

historie a plastikové modelářství

1992
ročník II.

1.



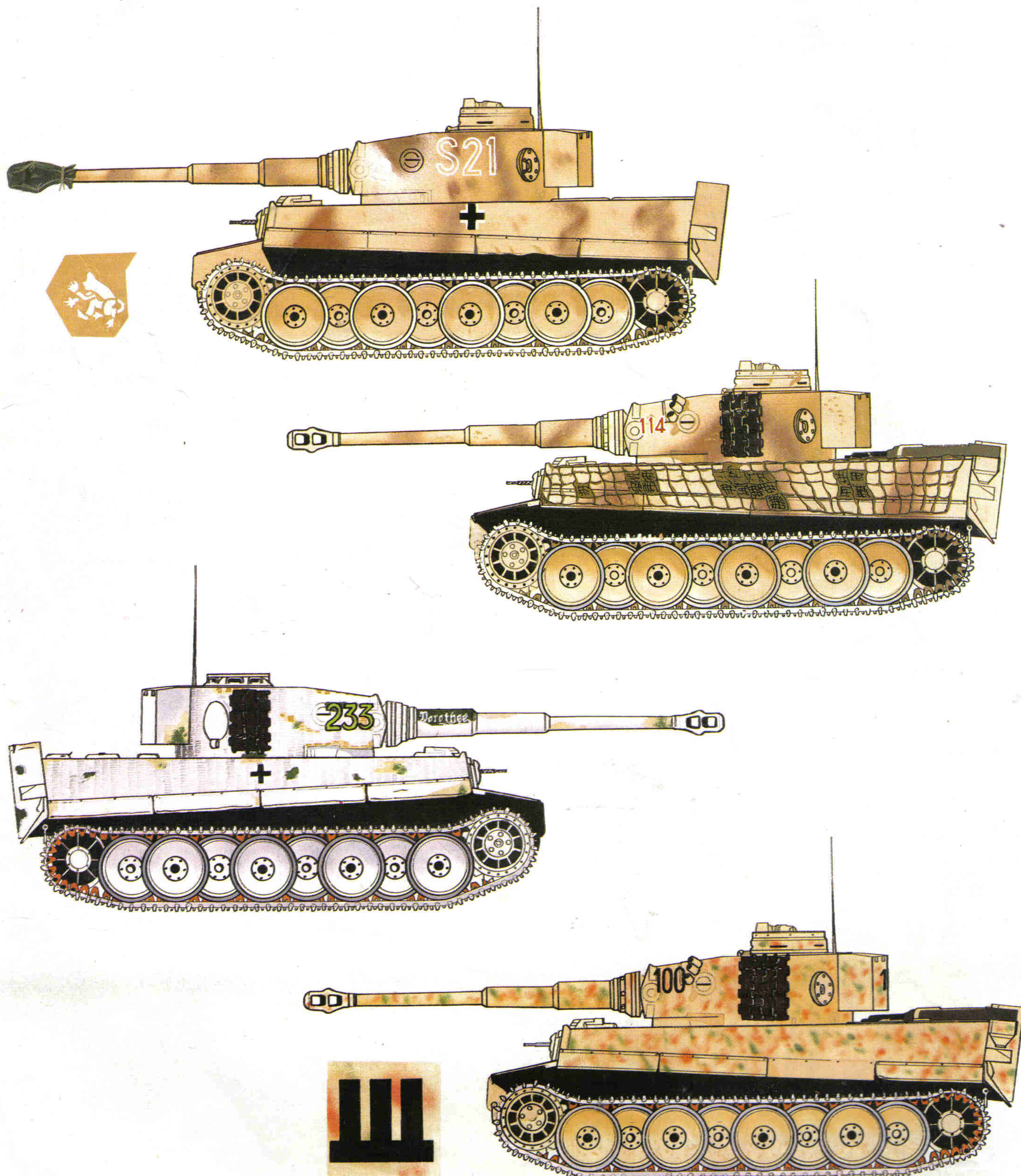
NOVINKA – zásilková služba
Tiger I
B-25 H-J Mitchell
Dunajská flotila
Konverze T 19
Detaily S 199

Letní ofenzívy Wehrmachtu v roce 1943 se zúčastnil i tento Tiger z výzbroje 2.SS PzGren Div. Das Reich. Přes základní nátěr barvou Dunkel Gelb byly naneseny nepravidelné pruhy odstínu Rot Braun. Taktické označení S21 je tvořeno pouze bílým lemem a opakuje se i na zadní straně věže. Marking je dále doplněn znakem 8. tankové roty na bocích věže a novým divizním symbolem, zavedeným právě pro operaci Zitadelle, umístěným na čelním pancíři korby.

Další příklad kamufláže z východní fronty nám představuje Tiger I ze stavu sPzAbt 502 v létě roku 1943. Na základním nátěru barvou Dunkel Gelb byla nanesena široká pole odstínu Rot Braun. Červené taktické číslo mělo bílý lem a znak jednotky — slon v bílé barvě byl s největší pravděpodobností umístěn na zadní části věže (na schránce pro materiál).

PzKpfw VI vybavený již novou velitelskou kopulí, převzatou z typu Panther, ze stavu sPzAbt 502. Stroj se v této podobě zúčastnil bojových operací na východní frontě na přelomu let 1943/44. Přes pro toto období typickou kamufláž sestávající z kombinace tří barev (Dunkel Gelb, Oliv Grün a Rot Braun) byl nanesen nedokonalý nátěr bílou barvou pomocí houbiček. Žluté taktické číslo 233 s černým lemem doplňuje bílý nápis Dorothee na hlavni „88“ provedený švabachem. Opět je tank opatřen Zimmeritem.

Tiger I velitele 1. tankové roty 3.SS PzGren Div. Totenkopf. Tank je již vybaven novou velitelskou kopulí, znamenající, že se jedná o stroj dodaný až v druhé polovině roku 1943. Zbarvení nevybočuje ze standardu doby, na základním kamuflážním nátěru barvou Dunkel Gelb byly naneseny drobné, ale velmi hustě umístěné skvrny odstínu Rot Braun. Taktické černé číslo 100 se tradičně opakovalo na zadní straně věže. Pozoruhodná je také montáž systému čištění vzduchu typu Feifel, s největší pravděpodobností na tanku instalovaného jako jeden z posledních v Henschelově továrně.



OBSAH



- HPM Historie a plastikové modelářství

Měsíčník pro zájemce o letectví, pozemní bojovou techniku a válečné loďstvo

- Prvé číslo vyšlo v prosinci 1990
- Číslo mez. indexu — 46 642
- Registrační značka — Mk ČR 5340
- Vychází — měsíčně
- Vydává: Vydavatelství HPM spol. s.r.o.
- Doporučená prodejní cena 25 Kčs
- Za původnost příspěvku ručí autor
- Přetisk povolen s uvedením pramene a při zachování autorských práv.
- Šéfredaktor: Ivo Pejčoch
- Grafická úprava: Agentura JV
- Fotografická práce: Daniel Šperl
- Redakční rada: Ing. J. Nepevný, V. Janovský, Ing. P. Provazník, I. Pejčoch, V. Leimer, J. Nepevný a Ing. M. Mamula

Adresa redakce:
U Družstevního ochozu 2, 140 00 Praha
Návštěvní den: středa 10.00—15.00
Inzerci za stanovených podmínek přijímáme na adrese redakce, na obálce uveďte — Inzerce HPM
Číslo podepsáno k sazbě — 9. 12. 1991
Datum vyjití dle harmonogramu — 27. 1. 1992
Tiskárna: Východočeské tiskárny, sp., provoz 10, Šmilova 487, Pardubice
Podávání novinových zásilek povoleno Ředitelstvím pošt Praha č. j. 950/91-NP ze dne 22. 7. 1991

History and plastic modelling issued monthly by HPM Ltd.
Editorial & advertising Offices HPM Ltd.
U Družstevního ochozu 2
140 00 Praha 4 — Pankrác
tel. 02—64 32 399

Editorial & Production Staff

- Managing Editor — I. Pejčoch
- Modelling Editors — J. Nepevný jun. — V. Janovský
- Technical Editor — M. Mamula
- Art Editors — P. Provazník — V. Leiner
- Supporting Editor — J. Nepevný
- Graphic Editors — JV Agency

Printed in Czehoslovakia by Východočeské tiskárny, sp., provoz 10, Smilova 487, Pardubice

Vážení čtenáři,

snad ani nemá cenu se zmiňovat o problémech s tiskárnou, neboť jste si jich zajisté všimli sami. Pro nás je celá situace velice nepříjemná, neboť vrhá nepříznivé světlo na časopis v době nepříliš nakloněné vydavatelské činnosti. Možnost ovlivnit situaci jsme téměř neměli, neboť jsme stále v roli prosebníků. Nezbylo tedy nic jiného, než změnit již potřetí tiskárnu, kde vše zatím vypadá velice nadějně, ale pouze výsledek přesvědčí jak Vás tak i nás.

Původně bylo toto číslo připraveno jako dvanáctka roku 91 proto ona složenka až nyní. Obrovským problémem i nadále zůstává jak dostat časopis až ke čtenáři, přestože je již od poloviny loňského roku distribuován také prostřednictvím PNS. V případě, že Vám nevyhovuje předplatit si jej u vydavatelství, je možné učinit objednávku u Vašeho stánkaře pokud je zásobován PNS.

Na závěr děkujeme všem věrným čtenářům za trpělivost a pochopení. Současně doufáme, že podobně přijmete nově zaváděnou zásilkovou službu, jež má být v prvé řadě službou pro Vás čtenáře a v druhé řadě vytvářet fond pro další vydavatelské záměry, které snad časem obohatí Vaši knihovnu.

Ještě jednou děkujeme za Vaši přízeň a těšíme se na další setkání nad stránkami časopisu HPM.

OBSAH:



Připravujeme do čísla 2/92:
Messerschmitt Me 163 Komet
Akagi
Tornada v Gulfu
Godwin Brumowski
Vojenské muzeum v Bukurešti
Havárie B—35
Detaily BMP—2

Titulní fotografie: Autorem snímku modelu Halftracku T 19 Míly Hrabáně je Daniel Šperl.

ZÁSILKOVÁ SLUŽBA ZÁSILKOVÁ SLUŽBA ZÁSILKOVÁ SLUŽBA

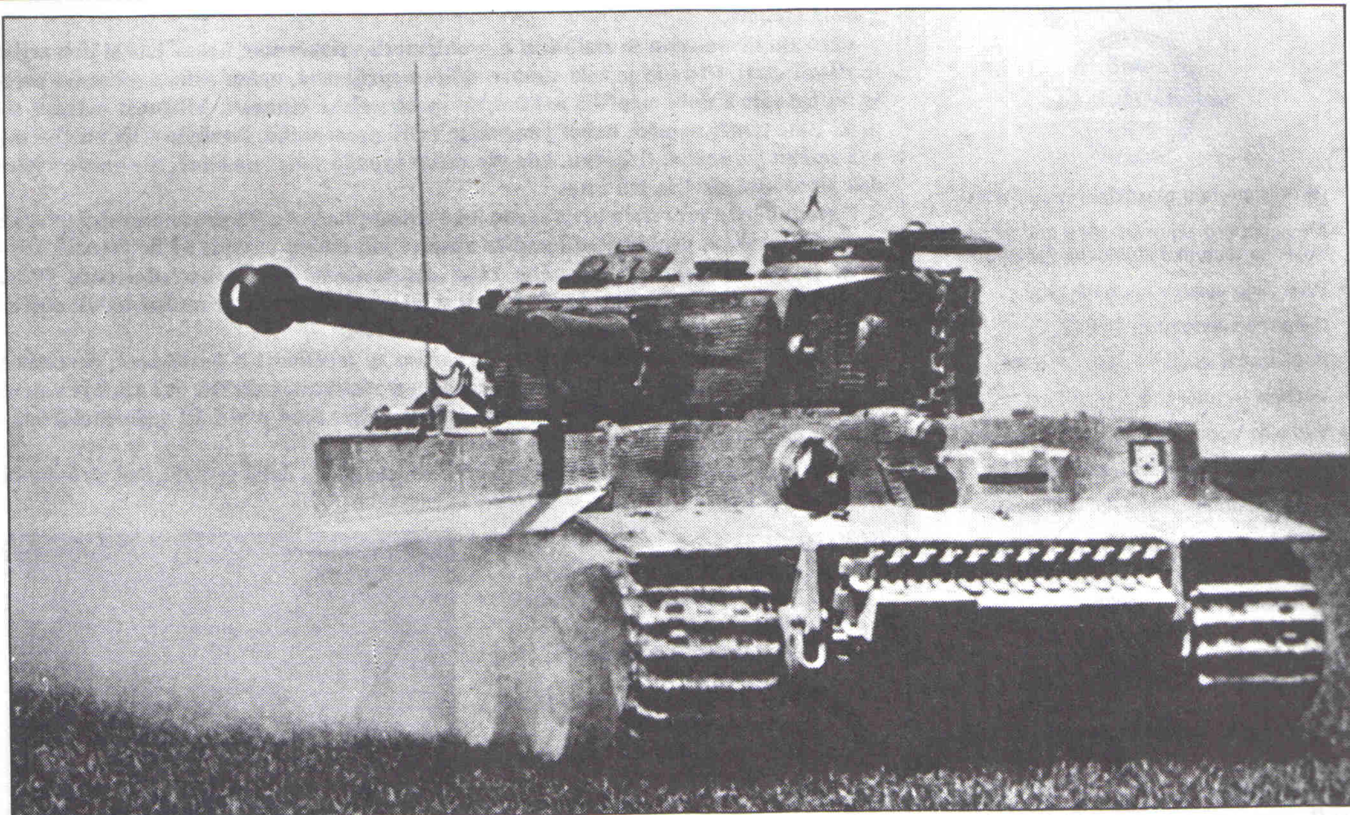
Vážení přátelé,

na základě Vašich dopisů se postupně snažíme přinášet něco nového, tak aby se tento časopis i nadále těšil Vaší přízni.

První vlaštovkou je zásilková služba, byť zatím omezená na čtyři stránky nabídky, ale rozšířená na četné žádosti i o kovové automobily. Pro omezený prostor jsme provedli pouze výběr a v případě, že některý existující model není v naší nabídce, zahrňte ho do své objednávky a my se pokusíme ho pro Vás opatřit.

Nyní již k vlastnímu systému objednávání. Vyplněný objednávkový kupón odešlete na adresu redakce: HPM spol. s r. o., U družstevního ochozu 2, 140 00 Praha 4-Pankrác. Okamžitě prověříme, které z Vámi objednaných kitů jsou na skladě a poté Vám pošleme složenku s celkovou sumou. Po jejím zaplacení obdržíte obratem zaplacené zboží. Tento systém jsme zvolili proto, že Vám ušetří částku za dobírku a nevzniknou problémy při pozdějším dodání zboží, neboť v případě, že Vámi požadované modely nebudou momentálně k dispozici (ani u dovozních firem), povedeme Vaši objednávku v patrnosti až do momentu, dokud ji sami telefonicky či písemně nezrušíte.

Jinými slovy složenku Vám zašleme pouze v případě, že objednané zboží můžeme neprodleně dodat. Po zaplacení složenky obdržíte balík nejpozději do 14-ti dnů.



PzKpfw VI Tiger

/dokončení/

Ing. Jindřich Nepevný + Ivo Pejčoch

V předešlém čísle jsme poznali vznik těžkého tanku PzKpfw VI Tiger a jeho historii až do období bitvy u Kurska. Dnešní článek téma ukončí. Do technického popisu v HPM č. 10/11 se z prostorových důvodů nevešel detailnější popis interiéru, kterým tedy druhé pokračování otevíráme.

Ve věži, jak bylo již řečeno, měli své stanoviště tři muži, velitel, nabíječ a střelec. Velitel sledoval bojiště z pozorovací kopule s pěti výřezy, vyplněnými nazelenalým pancéřovým sklem, což PzKpfw VI odlišovalo od řešení běžných u ostatních německých typů. Věž se otáčela pomocí dvourychlostního elektromotoru, v případě výpadku energie ji mohl ovládat střelec nouzovým kolem a mechanickým převodem, k dosažení plných 360° odměru však musel otočit 720 krát, druhé nouzové kolo měl k dispozici velitel, ten potřeboval ke kruhovému odměru jen 595 otáček. Především pro převoz využívala osádka možnosti zablokování věže v poloze 0°, 180° či 330°. Výkonný 88 milimetrový kanón odpaloval střelec elektricky, spínačem na kole pro nastavení náměru. Hlaveň byla vyvrtána pravotočivě s dvaatřiceti drážkami, na jejím konci se nacházela rozměrná dvoučinná úsťová brzda. Těžkou zbraň vyvažovalo balanční pero, uchycené k jejímu závěru a věnci věže. Elevaci v rozmezí +17° až —6,5° určoval masivní štít kanónu, zamezující dalšímu pohybu. Řidič měl ve svém prostoru kromě minule jmenovaných ovládacích prvků přístrojový panel s tachometrem do 100 km/h, otáčkoměrem do 3 500 otáček za minutu, indikátorem tlaku oleje, teploměrem chladícího média, pojistkami a přepínači. Po svém levém boku ještě sledoval gyroskopický ukazatel směru.



PzKpfw VI z výzbroje sPzAbt 506 překračuje říčku v blízkosti Tarnopolu v létě roku 1944. Povšimněte si přídavného pancéřování na čele korby a bocích věže ve formě náhradních článků tankových pásů.

PzKpfw VI of sPzAbt 506 crossing a creek off Tarnopol in Summer, Russia 1944. Additional armour protection on the hull front glaces and turret sides from caterpillars is usual in later stages of the war.

Ve světě je běžné, že zbrojní podniky sbírají zkušenosti uživatelů svých výrobků a změnami v konstrukci reagují na kritické připomínky. Nacistická Třetí říše dala vzniknout paradoxní situaci, kdy autoritativní systém příkazů, zákazů a nařízení vpodstatě výrobcům podobné aktivity znemožňoval. U firmy Henschel však přesto inženýr Kurt Arnold navázal blízké přátelské vztahy s důstojníky bojových jednotek, kteří si v továrně přebírali nové Tigery. Ti mu sdělovali vlastní poznatky a sbírali i zkušenosti kolegů od sousedních útvarů. Arnold na základě zasílaných zpráv sestavil memorandum, v kterém mimo jiné poukazoval na skutečnost, že většina kritik se týká systému podvozku a pohonné jednotky. Pojezdová kola, navzájem do sebe zapadající, někdy vtáhla kámen nebo hroudu ledu a silné tření kola brzdilo, způsobovalo jejich deformace, popřípadě i poškození náprav a torzních tyčí. Přes různé úpravy se nepodařilo tento nešvar nikdy zcela vymítit a vpodstatě eliminován byl až u následujícího Tigeru II alias Königstigeru. Řidiči si naříkali zejména na motor, jehož 650 koňských sil těžkému vozidlu prostě nestačilo. Nahradila jej tedy výkonnější verze o 700 hp, s níž se zlepšila akcelerace i další jízdní vlastnosti, ale i nadále trval přísný zákaz vlečení jednoho vozidla druhým. Stávalo se totiž, že motor namáhání nevydržel a výsledkem byly nepojízdné Tigery dva. K vlečení těchto kolosů se později používaly speciální těžké 15 tunové a 21 tunové polopásové tahače.

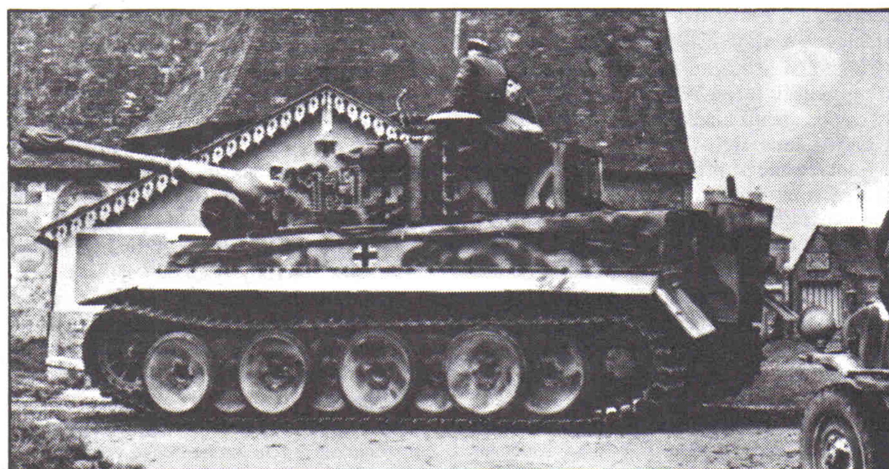
Poté, co několik desítek prvních kusů opustilo brány závodu, se přistoupilo k několika drobným změnám. Objevily se šikmé blatníky nad tankovými pásy, dosavadní cha-

rakteristické zaoblené kontejnery na zadní straně věže nahradily technologicky jednodušší hranaté a zmizelo střeliště vedle sedačky nabíječe. Ve snaze zajistit členům osádky co největší bezpečnost konstruktéři toto místo využili pro nouzový únikový poklop. Původně se počítalo s možností překonávání vodních toků broděním pod hladinou, neboť ne vždy byl k dispozici most s patřičnou nosností, popřípadě ženijní oddíl. 495 kusů prvních výrobních bloků dostalo schnorchel a sadu těsnění, což jim umožňovalo brodit až čtyřmetrovou hloubku, není ale přesvědčivě známo, zda některé osádky této výhody vůbec využily. Pozdější stroje již tedy brodící doplňky nenesly, bez obtíží pak překonávaly hloubku 1,3 metru. Počátkem roku 1944, kdy se mezi jinými strategickými materiály zoufale nedostávalo gumy, přistoupili u Henschelu k rekonstrukci pojezdových kol. Objevila se zcela nová, celoocelová bez dosavadní gumové obruče. Nárazy nyní tlumily pouze gumová těsnění v jejich čepech. Tato poslední verze Tigeru měla i jinou velitelskou věžičku s poklopem, převzatou od středního tanku PzKpfw V Panther, s možností instalace protiletadlového kulometu, někdy dokonce dvojitého. V popisované době mizí i zadýmovací granátomety, jak z věže tak i korby. Uprostřed čelního pancíře se nalézal jeden světlomet, namísto dosavadních dvou.

Továrna Henschel produkovala Tiger po dva roky, od srpna 1942 do srpna 1944, kdy jej na výrobní lince nahradil nový Tiger II (za účelem lepšího rozlišení se pro původní Tiger, námi popsaný, používá někdy označení Tiger I). Vzniklo celkem 1 355 kusů, výrobě trvalo dva měsíce, než se plně rozběhla a jejím nejvýkonnějším měsícem byl duben 1944, kdy ji opustilo 104 strojů. Je zajímavé, že oproti prototypu měly o 11 tun větší hmotnost. Přestože si Tiger tankisté velmi oblíbili, mnohem méně přirostl k srdci dělníkům a části důstojníků pozemního vojska. Kritici poukazovali na fakt, že 300 000 normohodin, které stavba jednoho těžkého tanku spolykala, stačila k výrobě dvou středních tanků typu Panther nebo tří stihacích letounů Messerschmitt Bf 109. Sériový kus přišel na 800 000 říšských marek, reprezentujících v tehdejším kurzu přibližně 26 000 dolarů.

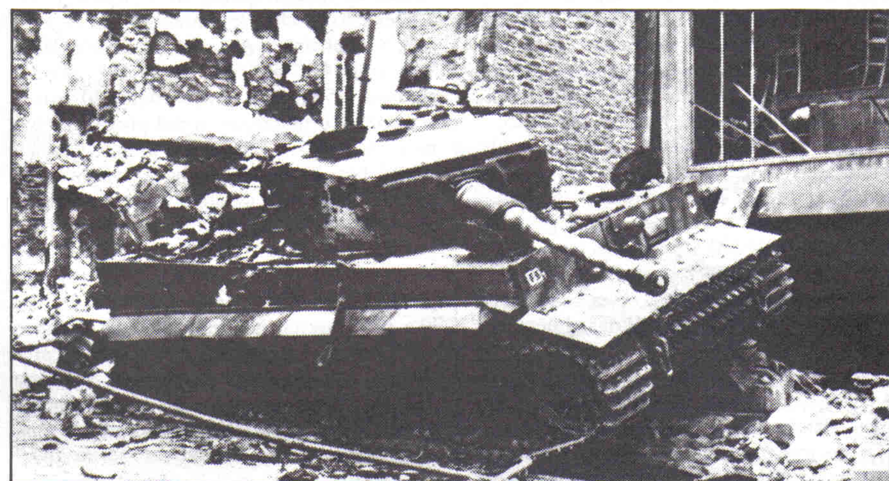
Několik strojů vzniklo v podobě velitelského vozu, ten měl demontovaný kanón i spřažený kulomet, hlaveň kanónu představovala maketa, takže od běžných sériových Tigerů nebylo možno na první pohled vůdčí vozidlo rozeznat. Prostor ušetřený vyřazením závěru kanónu i schránek na střelivo posloužil k instalaci výkonných radiostanic, vůz se stanicemi Fu 5a a Fu 8 se nazýval SdKfz 267, další SdKfz 268 se odlišovaly jen radiostanicemi Fu 5 a Fu 7, oba měly šestičlennou osádku. Samohybné odpalovací zařízení raketových střel ráže 380 mm jsme popsali v HPM č. 5/91, rádi bychom doplnili údaj o zachování některých strojů do dnešní doby, po vyjití článku reagoval pan Miloš Ludvík, který nám napsal, že jeden Sturmtiger se nachází v muzeu v Kubince v SSSR, druhý je exponátem v Neppenu v SRN. Získali jsme i informaci o dalším stroji, patřícímu výzkumnému vojenskému ústavu v Koblenzi, zatím se nepodařilo potvrdit, zda se jedná o týž exemplář jako v Neppenu, či o Sturmtigery dva.

Poslední variantou byl vyprošťovací Bergenpenzer Tiger, vzniklý v počtu několika



Tiger I ze stavu 1. roty sSSPzAbt 101 při průjezdu vesničkou Morgany na cestě k místům bojů v Normandii. Taktické číslo 1 3 1 je červené s bílým lemem a opakuje se i na schránce na materiál.

Tiger I of 1st company sSSPzAbt 101 (1/sSSPzAbt 101) on its way to combat zone in Normandy through Morgany villige in 1944, France. Tactical number 131 is red with white bordering and repeated on the compartment stowage bin in rear.



Poškozený a zčásti vyhořelý Tiger I rovněž ze sSSPzAbt 101. Na čelním pancíři korby je dobře viditelný znak 1. SS obrněného sboru (vlevo) a taktického symbolu pro rotu těžkých tanků společně se zbytky Zimmeritu. Jedná se již o stroj s novou konstrukcí pojezdových kol a velitelské kopule.

Damaged and partially burnt—out Tiger I of the same unit sSSPzAbt 101. Badge of 1st Panzer Corps (right) as well tactical marking of heavy tank company together with resting Zimmerit coat is clearle visible on the front armour. This particular ship has new commandeur coppula and resilient steel-rimmed roadwheels.



Podoba PzKpfw VI Tiger ze závěrečné fáze sériové výroby. Umístění znaku sPzAbt 505 na boku věže a taktického čísla u ústí hlavně je u této jednotky zcela běžné. Kamufláž je tvořena poměrně širokými pruhy červenohnědé barvy přes základní nátěr světle šedožlutou.

PzKpfw VI Tiger in late serie production stages appearence. Situation of sPzAbt 505 badge on the turret sides and tactical number at the gun barell issue are quite usual. Camouflage scheme is formed by wide Red Braun stripes on overall basic Wehrmacht Olive.

desítek kusů z iniciativy polních dílen a sloužil hlavně k vlečení nepohyblivých ozbrojených bratrů. Zde zmizela výzbroj úplně, na krytu motoru byl uchycený malý, leč výkonný naviják, jehož kladka se nacházela na místě hlavně kanónu.

Minule jsme se při popisu nasazení dostali až k červnu roku 1943, kdy započala německou generalitou i samotným Adolfem Hitlerem tolik očekávaná letní ofenziva německých vojsk pod kódovým označením Zitadelle. Popisovat detailně průběh celé ofenzivy je nad rámec našeho článku, ale objasnit příčinu „neúspěchu" nasazení nových německých typů (PKpfw V Panther, Jagdpanzer Elephant) včetně Tigeru je možné v několika řádcích. Tigery se poprvé ocitly za svou krátkou bojovou kariéru v situaci, kdy se sovětské tanky dostaly až do jejich těsné blízkosti a to i ve značných počtech. Při promíchání pancéřových formací se často Tigery a ruské T—34 případně těžší typy jako KV—1, KV/IS či IS—1 k sobě přiblížily i na vzdálenost menší než dvěstě metrů, na kterou byly německé těžké tanky zranitelné jako každý jiný stroj. Navíc se sovětští protivníci snažili dodržovat taktiku, kterou jim nyní umožňovaly jejich dostatečné početné stavy, velmi stručně vyjádřenou příslovím: „Mnoho psů zajícova smrt." V praxi to znamenalo útok z několika směrů a při trošce štěstí se sovětskému tanku podařilo dostat do výhodného postavení a probít slabší boční pancéřování Tigeru, zatímco se bránil čelně postupujícím strojům. V některých případech sovětské osádky použily taranu a umožnily tak svým soudruhům zničit na krátkou dobu zablokovaný německý tank.

Nejznámější akcí Tigerů na východní frontě po bitvě u Kurska se stává jejich nasazení v tzv. Panzer Regimentu Bäke (pojmenovaném po jejich veliteli Oberstleutnantovi Dr. Franci Bäkeovi), který byl zformován na podporu první obrněné armády. Páteř výzbroje tvořilo 34 Tigerů převedených ze stavu sPzAbt 503 a tankový prapor se 46 Panthery, kolem kterých byl ještě soustředěn prapor samohybného dělostřelectva a oddíl mostních tanků. Většinou se podílely na osvobozování obklíčených německých jednotek, které se snažily do poslední chvíle držet určené pozice na základě Hitlerových osobních rozkazů. Často se stávalo, že se vlastní Panzer Regiment Bäke musel probíjet ze sevření útvarů Rudé armády. Probíhající akce však znovu potvrdily vysokou kvalitu Tigerů, neboť například při pětidenní bitvě ve výběžku Balabanowka zničil tento narychlo sestavený tankový pluk 767 nepřátelských vozidel za cenu vlastních ztrát dvou Pantherů a jediného Tigeru.

Bojové kvality Tigerů oceňovalo i přes určité zklamání u Kurska německé velení a zejména „duchovní otec" obrněných divizí Wehrmachtu generál H. G. Guderian, který mezi prvními rozpoznal potřebu řádného taktického nasazení těchto strojů v dostatečných počtech. Stačí citovat několik vět z letáčku, který sám podepsal v srpnu 1943, svědčících o obdivu k tomuto stroji.

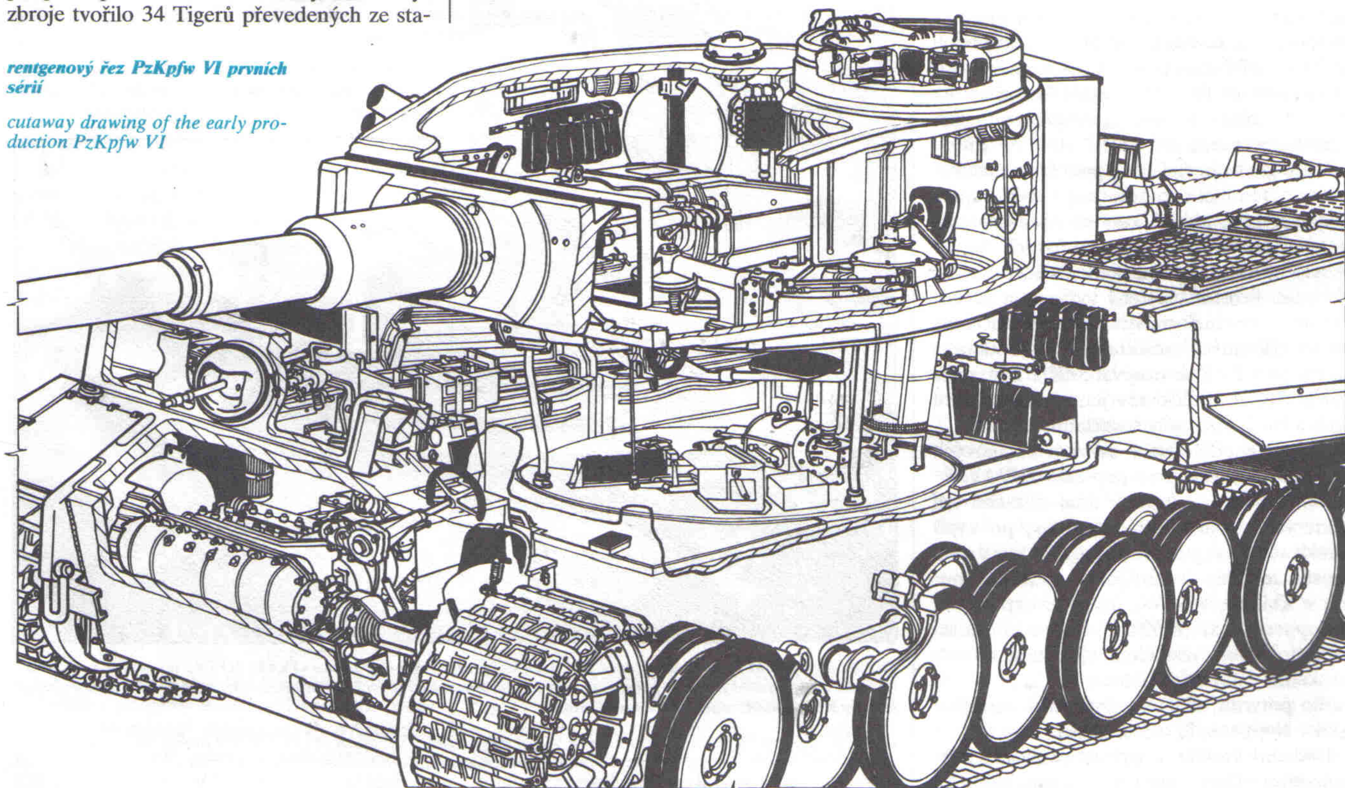
„. . . S pouhými dvěmi prsty můžete ovládat 700 koňských sil, řídit 45 tunové vozidlo rychlostí 45 km/h na silnici nebo 20 km/h v terénu a překračovat vodní překážky čtyři metry hluboké . . . Na jižním úseku východní fronty byl Tiger zasažen v šestihodinovém boji 227 krát z protitankových pušek, navíc „obdržel" 14 střel z 52 mm protitankového kanónu a 11 střel z tankových děl 76,2 mm. V ani jednom případě nedošlo k průrazu pancíře. Bylo zaznamenáno poškození několika pojezdových kol, zničení dvou torzních tyčí u závěsu kol, několik střel zasáhlo i převodové ústrojí a tank přesto ujel v terénu dalších 60 kilometrů bez řádné opravy a „přežil" výbuchy tří protitankových min. . . . S Tigerem jste schopni bezpečně zničit čelně T—34 na 800 metrů a na druhé straně Téčko se potřebuje dostat pod pětset metrů, chce-li zničit PzKpfw VI."

Do konce války zformovalo ještě velení Wehrmachtu dalších pět samostatných praporů těžkých tanku, z nichž byla část v rozmezí let 1944/45 přezbrojena na modernější typ PzKpfw VI Tiger Ausf. B (SdKfz 182), v Německu známější pod označením Königstiger. V číselném pořadí se objevily na frontách následovně:

sPzAbt 506 — září 1943
507 — březen 1944
508 — srpen 1943
509 — listopad 1943
510 — srpen 1944

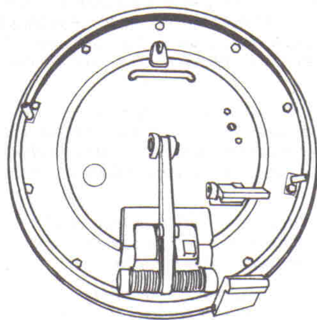
Poslední z plánovaných praporů těžkých tanků — sPzAbt 511 již nestačil ukončit taktický výcvik a část jeho posádek byla nasazena na jaře roku 1945 na západní frontě společně se zrušeným cvičným praporem sPzErs-u-Ausb Abt. 500 (Schwere Ersatz-und-Ausbildungs Abteilung) s původní základnou ve známém tankovém středisku v Padebornu. Tam se po celou dobu války podílel na výcviku nových posádek a doplňování stavů ostatních praporů těžkých tanků včetně zbraní SS.

Jak jsme již poznali v minulém čísle, omezený počet Tigerů se dostal i do výzbroje několika obrněných divizí Wehrmachtu. Nám známá PzGrenad. Division Grossdeutschland, nyní posílena do stavů běžné obrněné divize, dostala tři desítky Tigerů, z kterých vytvořili samostatný prapor organizačně však začleněný do tankového pluku PzDiv. Grossdeutschland. Téměř žádné informace nejsou dostupné o působení Tigerů u 130. obrněné divize (Panzer Lehr Division) i o několika kusech, přidělených k Falschirm Panzer Division „1" Hermann Göring při marných pokusech zastavit postup Rudé armády v Polsku.

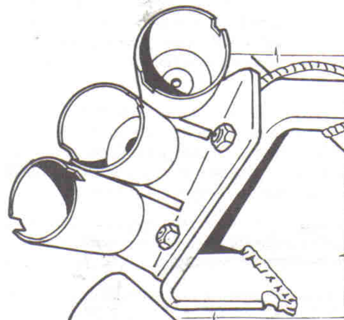


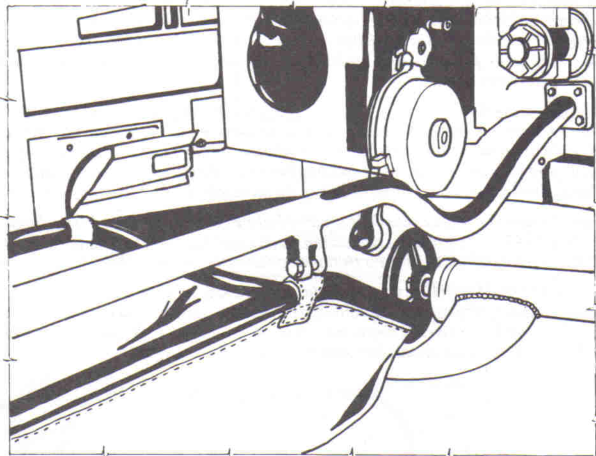
rentgenový řez PzKpfw VI prvních sérií

cutaway drawing of the early production PzKpfw VI

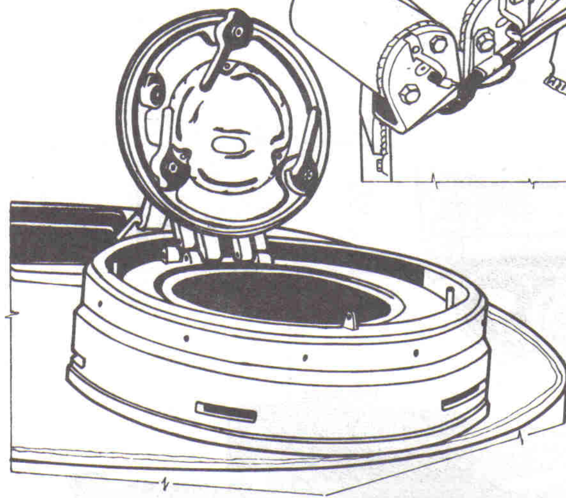


velitelská kopule
commandeurs copulla

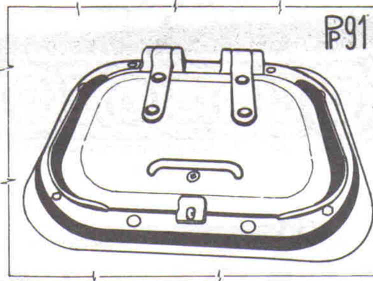


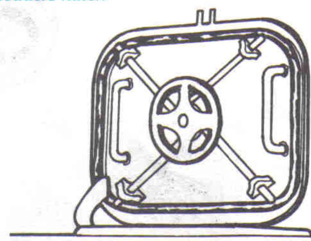


závěr kanónu s konstrukcí lapače prázdných nábojnic
gun breech fitted with canvas bag for ejected shell cases



výmetnice zadýmovávacích granátů, uchycení baterie, čelní pohled
smoke grenade ejectors, battery fittings, forward side





P91

poklop pro nabíječe
loaders hatch

Do bojů v Itálii se po evakuaci ze Sicílie a krátké době strávené výcvikem a reorganizací v Holandsku opět vrátil sPzAbt 504 a zůstal zde až do samotného závěru druhé světové války. Podobným způsobem dochází i k novému zformování z afrického tažení nám známého praporu sPzAbt 501, který byl kompletně ztracen na horké africké půdě. Ze 150 mužů, které již nestačili přepravit v rámci posil do severní Afriky, vytvořili zárodek nové formace a již v prosinci 1943 se sPzAbt 501 objevil na frontě, tentokrát se podílel na válečných operacích proti Rudé armádě. Jako první byl v červenci 1944 přezbrojen na nový typ těžkého tanku Königstiger.

Při této příležitosti nebude jistě na škodu Vás seznámit s vlastní organizací praporu těžkých tanků, která v průběhu válečných let vykrystalizovala do několika podob v závislosti na množství dostupných strojů. V první fázi bojového nasazení, které je možno ohraničit lety 1942—43 se do stavů existujících sPzAbt dostaly i střední tanky PzKpfw III N, vyzbrojené krátkou houfnicí ráže 75 mm typu L/24. Důvod byl zcela prostý. V okamžiku formování prvních praporů se výroba těžkých tanků pouze rozbíhala a vrchní velení ve snaze nasadit tento typ do výzbroje nechtělo otálet. Prapor byl vytvořen velitelskou četou a dvěmi rotami, z nichž každá měla sílu čtyř čet. PzKfw III N bojovaly v prvních dvou rotách a tvořily také část velitelské čety. Celkové tabulkové počty nasazených tanků dosáhly 20 PzKpfw VI a 23 strojů PzKpfw III N. Vhodným způsobem doplňovaly Tigery a zabezpečovaly své „těžší kolegy" proti postupu nepřátelské pěchoty i mobilních protitankových zbraní. Zřejmě si nevedly tak špatně ve své roli, neboť přežívaly i hodně dlouho poté, co k útvarům začalo přicházet dostatečné množství PzKpfw VI. S popisovaným stavem se setkáváme především u sPzAbt 501, 502 a 503. Později byly z výzbroje jednotlivých rot PzKpfw III N vyřazeny a teoretický stav těžkých tanků v takto organizované jednotce dosáhl 40 strojů. Velitelé však považovali za úspěch, měli-li v praporu alespoň 25 pojízdných Tigerů.

Od jara roku 1944 se přechází k nové organizaci podmíněné rostoucím významem praporu těžkých tanků pro obranu Třetí říše. Bojová síla praporu se zvětšila o dvě tankové roty, nyní se v jeho sestavě nacházely čtyři a celkový tabulkový stav byl 54 tanků. V posledním válečném roce dochází ale ke snížení počtu rot na tři postupně s tím jak ubývá úderná síla německé armády. Tímto opatřením se však nepodařilo odstranit vleklý problém všech praporů těžkých tanků, a to jejich neustálé podtabulkové stavy. Lepší přehled o organizaci včetně přidělených taktických čísel v sestavě praporu přináší přiložené schéma.

Ne všichni zkušení, několikaletým peklem války prošlí důstojníci a generálové schvalovali toto operační schéma. Například smutně proslulý Obersturmbannführer Joachim Peiper se ostře vyslovoval proti a preferoval jednu rotu Tigerů organicky včleněnou do každé obrněné divize zbraní SS i Wehrmachtu. Kolem tohoto „těžkého jádra" by operovaly jednotky středních tanků a další zabezpečovací útvary včetně mobilní pěchoty. Zajímavý názor, získaný analýzou nasazení rot těžkých tanků u prvních tří obrněných divizí zbraní SS ve válečném roce 1943. V praxi se jej však nepodařilo ověřit v širším měřítku.

Skutečností však je, že PzKpfw VI a později jejich nástupci typu Königstiger operovaly téměř vždy pod velením armádních sborů, které je nasazovaly na nejvíce ohrožených místech fronty či při ofenzivních akcích většího významu. V této roli plnily svoji úlohu více než spolehlivě.

Ani zbraně SS nechtěly zůstat pozadu a když začal opouštět tovární haly Henschelova závodu relativně dostatečný počet těchto tanků, přistoupilo vedení SS počátkem roku 1944 k budování vlastních praporů těžkých tanků. Jako první se na frontu dostává sSSPzAbt 102 (Schwere SS Panzer Abteilung) na jaře roku 1944. Stává se součástí II. SS obrněného sboru, se kterým se podílí na obraně francouzského města Caen. Zanedlouho je následován sSSPzAbt 101, který je pro změnu přidělen k I. obrněnému sboru zbraní SS. Kádr pro vytvoření sSSPzAbt 101 poskytla 13. rota PzDiv. Leibstandarte Adolf Hitler, mající ve výzbroji Tigery již přes rok. Jako poslední byl zformován sSSPzAbt 103, který v době invaze Spojenců na starý kontinent ukončoval taktický výcvik na území Francie. Jádrem nově vytvořeného praporu se stala rota těžkých tanků z 3. SS obrněné divize Totenkopf. Všechny výše jmenované divize se zúčastnily bojů v Normandii a při této příležitosti došlo také ke krátkodobému připojení sSSPzAbt 101 ke 12. obrněné divizi SS Hitlerjugend a sSSPzAbt 103 k 11. PzGrenad. divizi SS Nordland.

Svoji bojovou kariéru však končí věchny tři formace na východní frontě, již vybavené

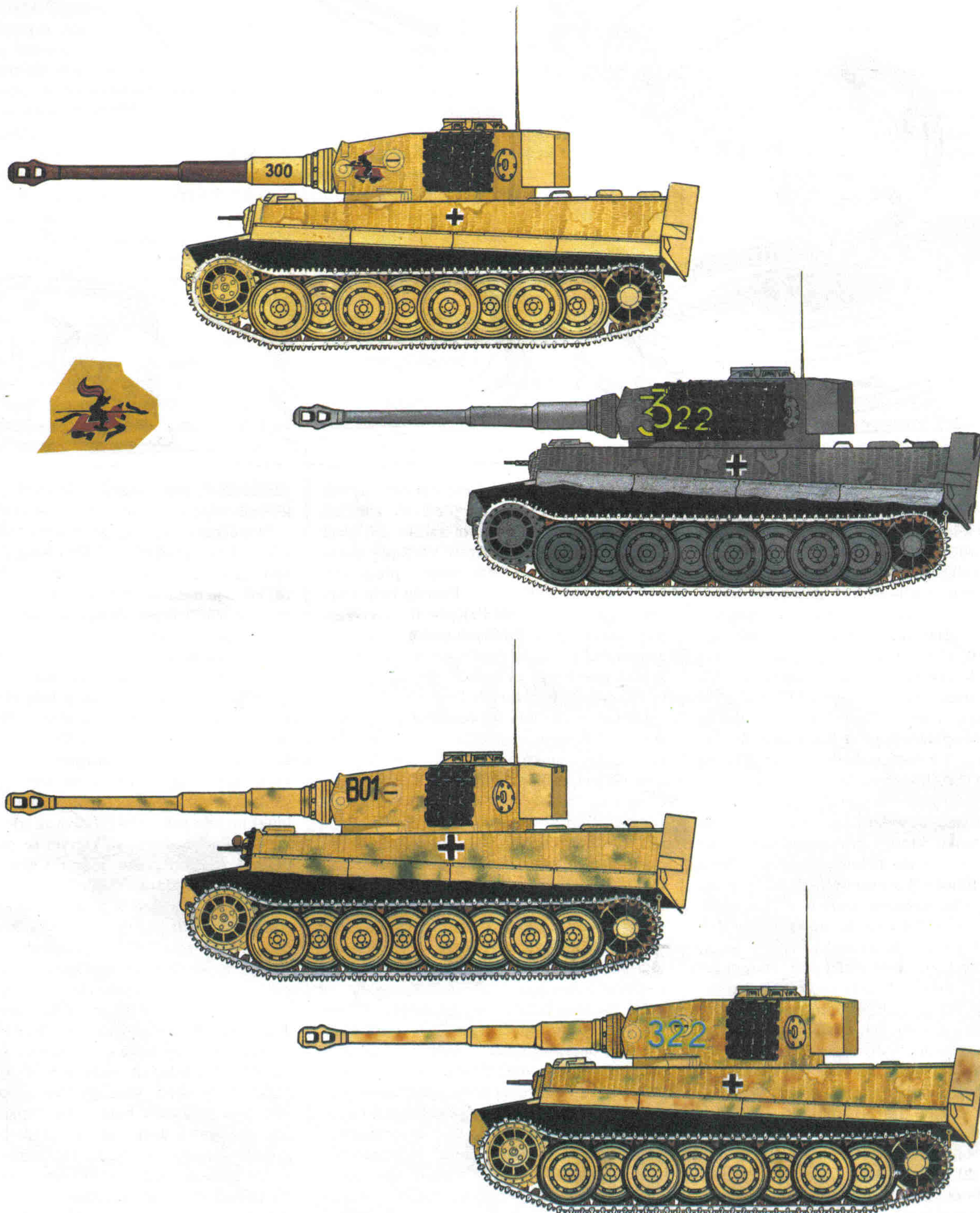
KAMUFLÁŽE

Netradiční zbarvení charakterizuje Tiger I z pozdějších výrobních sérií, který bojoval na jaře roku 1944 v sestavě sPzAbt 505 na východní frontě. Celý tank je opatřen nátěrem základní kamuflážní barvou Dunkel Gelb na všech plochách s výjimkou přední části hlavně, která je v barvě Rot Braun. Taktické číslo v černé barvě se nachází rovněž na hlavni „88", což bylo pro sPzAbt 505 charakteristické. U vozidla se opět setkáváme s Zimmeritem. Vedle náhradních článků tankových pásů sloužících i jako přídavné pancéřování, umístěných na bocích věže, byl nastříkán znak tohoto praporu těžkých tanků — rytíř cválající na koni v kombinaci barev černé a červené — viz připojený detail.

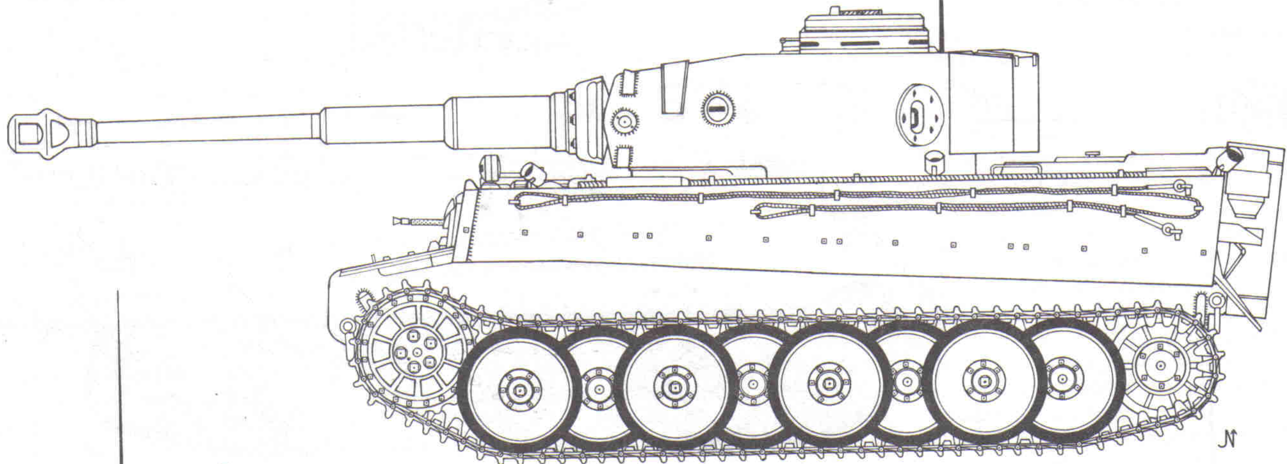
Podoba stroje SdKfz 181 — Tigeru I ze stavu sPzAbt 507 na sklonku druhé světové války. Od přelomu let 1944/45 se opětovně setkáváme s nátěrem barvou odstínu Panzer Grau na všech plochách. Návrat ke starým zásobám kamuflážních barev si vynutil chronický nedostatek předpisy požadované Dunkel Gelb a pro základní nátěr se často používala i ze stejných důvodů barva Oliv Grün. Žluté taktické číslo s černým lemem je umístěno přímo na přídavném pancéřování věže, tvořeném články pásů, pod kterými vidíme část původního čísla. První číslice, označující pořadí roty v praporu je ve dvojnásobné velikosti než ostatní, což bývalo u některých sPzAbt běžné. Tanky opouštěly tovární haly s již nanesenou cementovou pastou na bocích věže a korby (tzv. Zimmerit).

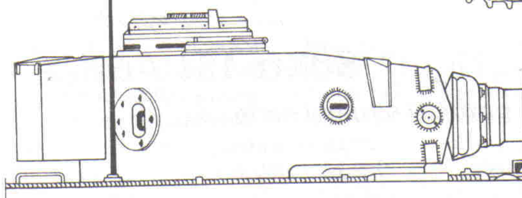
Tiger I v podobě v jaké opouštěl tovární haly v závěru sériové výroby. Stroj bojoval v sestavě 2. roty praporu těžkých tanků obrněné divize Großdeutschland (GD) v létě roku 1944. Celý tank byl ponechán v základní kamuflážní barvě Dunkel Gelb a jediným viditelným markingem se stává taktické označení BO1 v černé barvě na bocích i zadní části věže. První a třetí rota používala rovněž alfabetické symboly, písmeno A respektive C. Na Tigeru se tradičně setkáváme s Zimmeritem.

3. rota sSSPzAbt 101 se vyznačovala používáním modrých taktických čísel se žlutým lemem, což nám ukazuje bokorys Tigeru I z prostředních výrobních sérií. Tyto stroje charakterizovala nová velitelská kopule a starší provedení pojezdových kol. Kamuflážní zbarvení zůstává opět standardní, tedy kombinace skvrn dvou barev (červenohnědé a olivově zelené) na základním nátěru světle šedožlutou. Na čelním pancíři korby i zadní masce se nacházely znaky 1.SS Panzer Korpsu, kam sSSPzAbt 101 náležel. V místě znaku byl Zimmerit odstraněn.



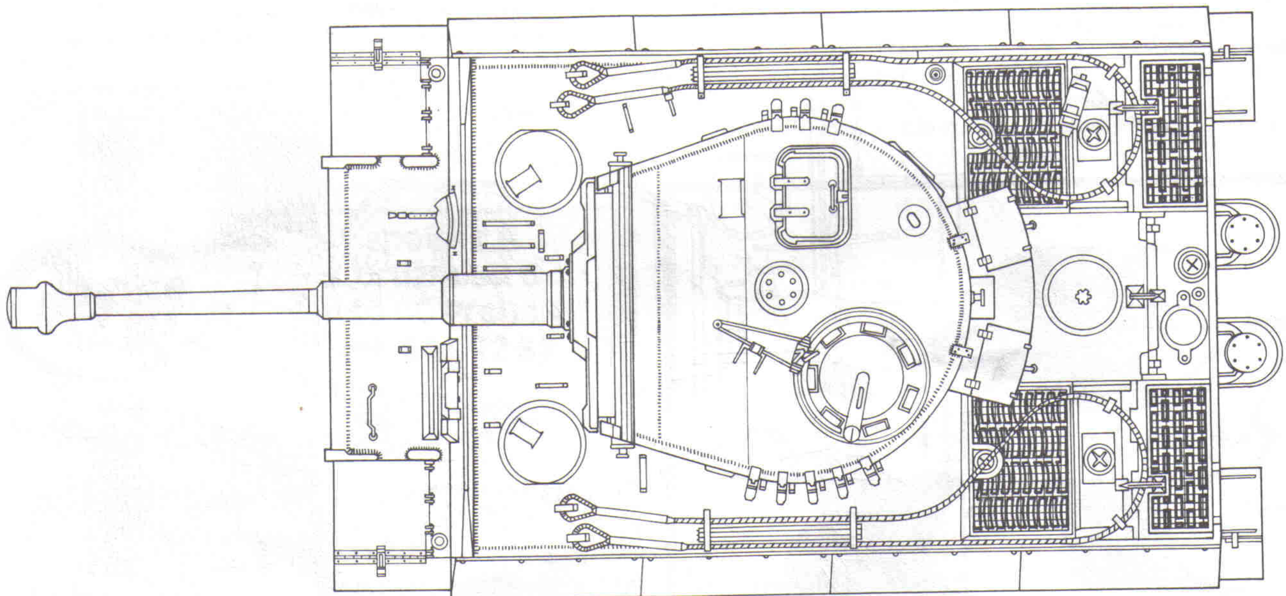
M 1:50
Výkresy — Ing. Jindřich Nepevný

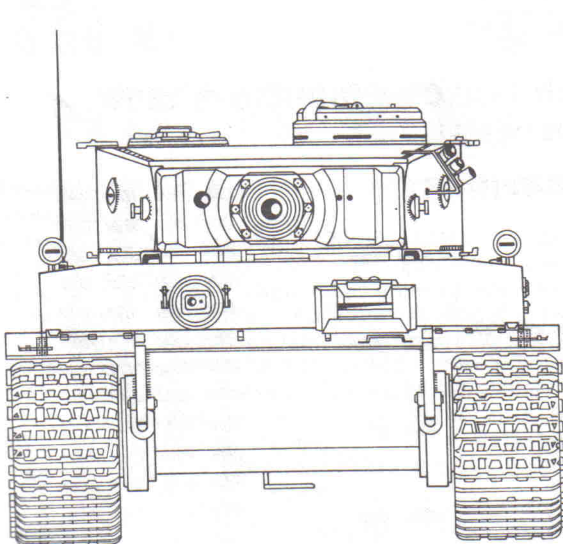


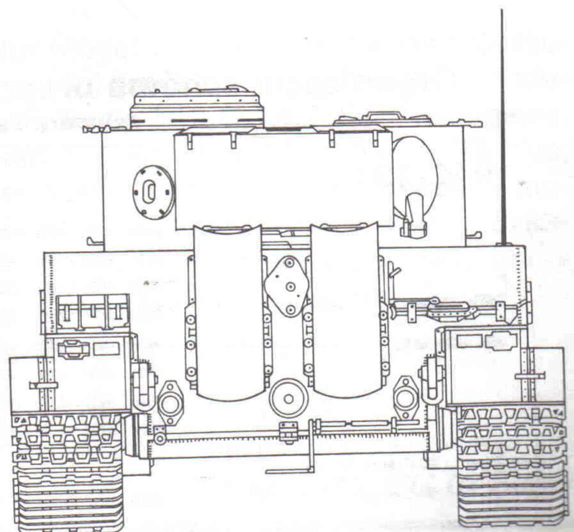


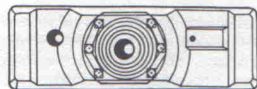
PzKpfw VI „Tiger" — SdKfz 181 Ausf. E

první sériová verze

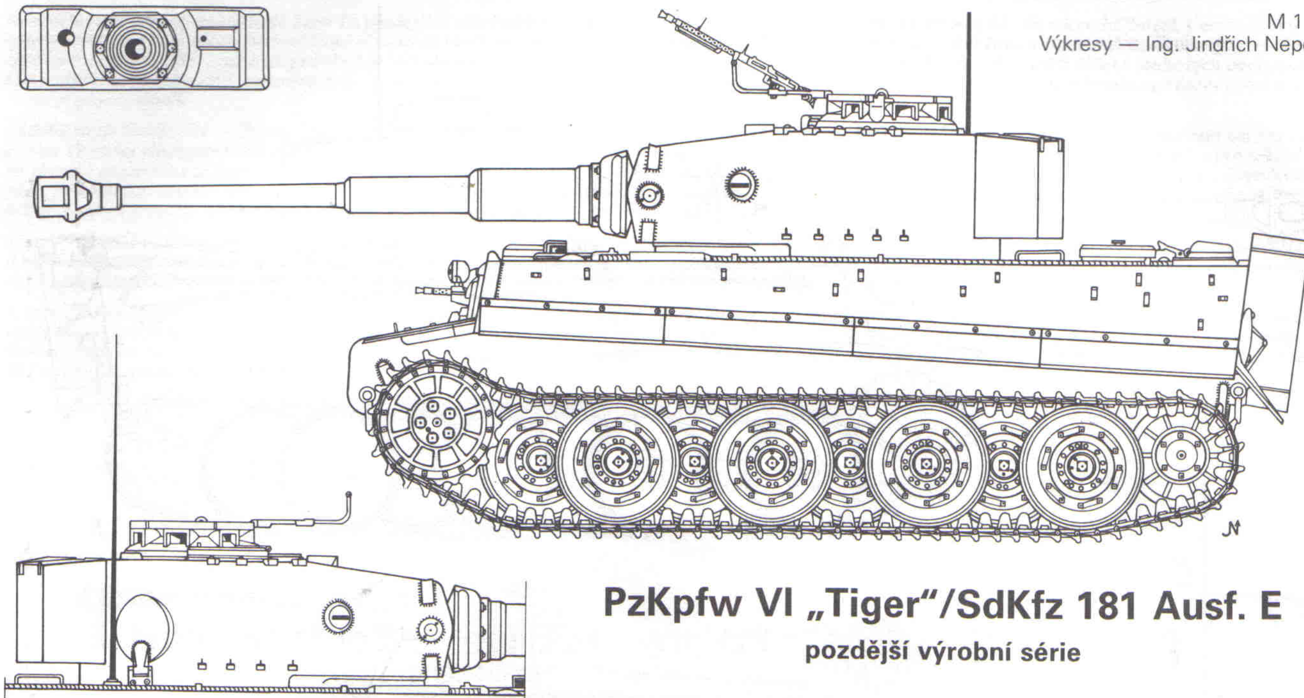






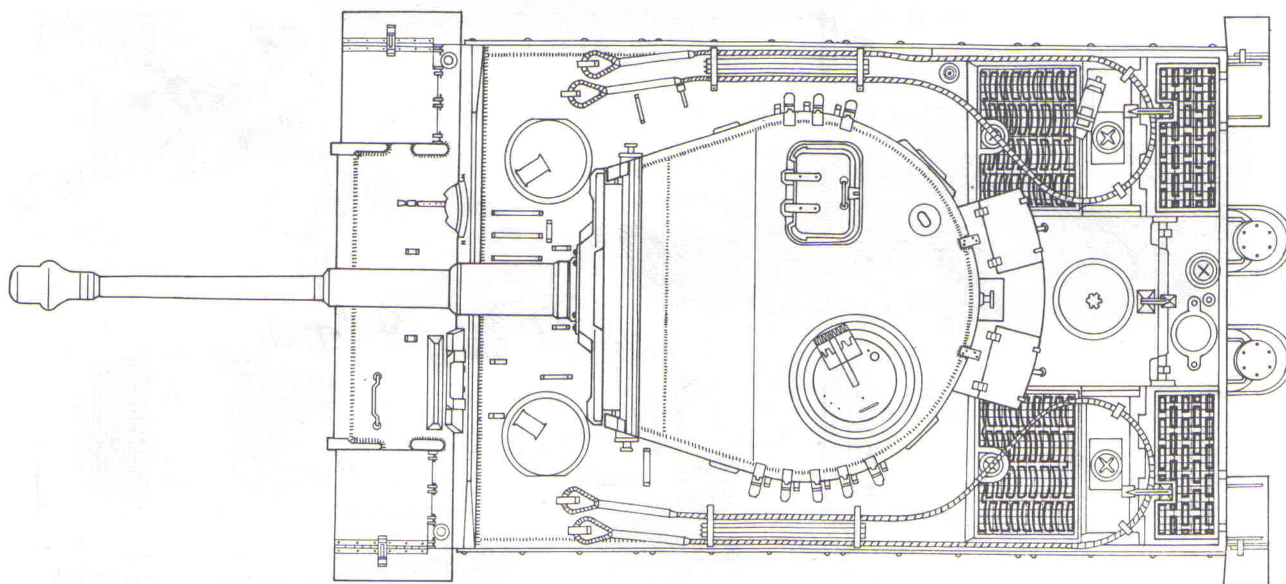


M 1 : 50
Výkresy — Ing. Jindřich Nepevný



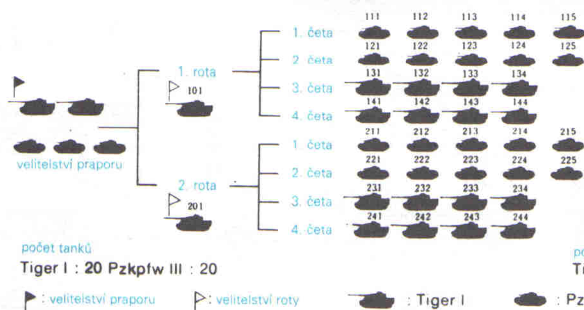
PzKpfw VI „Tiger"/SdKfz 181 Ausf. E

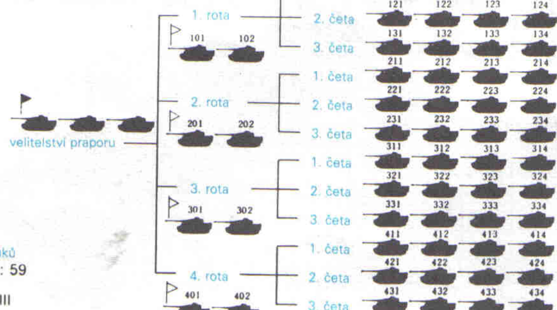
pozdější výrobní série



Organizační schéma praporu těžkých tanků — tabulkový stav

schwere PanzerAbteilung (sPzAbt)





Königstigery a mezitím došlo i k přečíslování na sSSPzAbt 501–503.

Tiger spolehlivě „kraloval" na východních pláních až do příchodu většího množství nových sovětských těžkých tanků Josef Stalin JS-2 s hmotností 44 tun a výzbrojí 100 mm kanónem a u pozdějších variant 122 mm. První JS-2 se podařilo zničit Tigerům z sPzAbt 506 v dubnu 1944 a poškozený tank byl ihned převezen do německého zkušebního střediska tankové techniky v Kummersdorfu. Není divu, protože posádky Tigerů poprvé zažily pro ně neobvyklý jev — střely vypálené na vzdálenost 1500 metrů se odrážely od 120 mm čelního pancíře těchto nových kolosů. Také dochází ke ztrátě tří PzKpfw VI i s celými osádkami v jediném střetnutí s formací JS-2.

V této době přestává již být Tiger označován mužstvem za zaručenou životní pojistku, ale stále více se o něm hovoří pouze jako o těžkém tanku. Souviselo to také se zavedením nových protitankových a tankových zbraní ráže 100 a 122 mm na východní frontě a vysoce účinného kanónu 76,2 mm (17 pdr.) s abnormální úsťovou rychlostí a 92 mm kanónu ze strany Spojenců na italském bojišti. Velitelé jednotlivých praporů i osádky Tigerů již nemohli ignorovat taktiku běžnou normálním tankovým formacím a spoléhat se pouze na sílu čelních pancířů svých vozidel.

Prvním vážným soupeřem Tigerům v západní Evropě se stává až v posledních měsících válečného konfliktu americký typ M 26 Pershing. Je pochopitelné, že již dříve docházelo k vyřazení PzKpfw VI z boje i středními tanky M4 Sherman s původním 75 mm kanónem či později verzí s modifikovaným o ráži 76 mm. Nejlepších výsledků však bylo dosahováno Shermany s označením Firefly, vybavenými 17 pdr. protitankovým kanónem.

Úplně první setkání s Pershingem skončilo vítězstvím německého typu, kterému se podařilo třemi výstřely vyřadit z boje M 26 ze stavu 3. obrněné divize a zabít tři členy posádky. Malou satisfakcí byla skutečnost, že se Tiger po dosažení vítězství snažil velmi rychle ukrýt před očekávanou intenzivní palbou a uvízl v troskách zříceného domu, což vedlo posádku k opuštění vozidla.

Shodou okolností je poškozený Pershing s označením Fireball po opravě obsazen novou posádkou pod velením Sgt Nicka Mashlonika a záhy dostává příležitost k odplatě. Nyní je štěstěna posádce M 26 příznivě nakloněna a při pokusu Tigeru opustit zčásti kryté stanoviště dochází k zasažení jeho podvozku dvěmi tříštivými střelami, které jej vážně poškodily a třetí granát pak našel svůj cíl na věži a zabil právě vyskakující posádku.

Střetnutí těchto dvou těžkých tanků nebyla na sklonku války rozhodně častá a jen stěží se dal odhadnout výsledek boje dopředu. Záleželo na okolnostech setkání a topografii terénu. Nicméně Spojenci dostali konečně tank, který se Tigeru plně vyrovnal, ale na druhé straně si musíme uvědomit závažnou skutečnost. PzKpfw VI Tiger se na frontách druhé světové války objevil o plné tři roky dříve.

Za bojů v Normandii se rovněž odehrála patrně nejslavnější akce Tigerů v průběhu druhé světové války, kdy se vyznamenalo nejznámější německé tankové eso — Untersturmbannführer Michael Wittmann z sSSPzAbt 101. Bližší informace o jeho osobě včetně podob bojových vozidel, které používal, přinášíme na prostřední dvoustránce tohoto čísla. Zde se soustředíme pouze na popis vlastní akce.

Celá událost se odehrála 13. června 1944 v dopoledních hodinách a „obětí" se stala 7. obrněná divize Velké Británie, která se proslavila za bojů v severní Africe přezdívkou „pouštní krysy". Předvoj divize tvořený 22. tankovou brigádou postupoval ve směru na Caen s cílem odříznout ústupové cesty jejím obráncům a tak i zcela obklíčit 130. obrněnou divizi Wehrmachtu (Panzer Lehr Division). Po rychlém překonání stanovené trasy se čelo kolony zastavilo za vesničkou Villers Boccagge a rota A, 4. tankového pluku County of London Yeomanry společně s 1. praporem motorizované pěchoty rozmístily svá vozidla v těsné formaci po stranách silnice a očekávaly příjezd zbylých jednotek 22. brigády.

Scenérii nadcházejícího střetnutí však pozoroval ze svého skrytého stanoviště na nedalekém kopečku Obersturmführer Michael Wittmann, velitel 2. roty sSSPzAbt 101, který měl na svém kontě do této doby více než 130 zničených sovětských tanků. Jeho druhá

rota byla citelně oslabena, z pouhých šesti tanků se čtyři nacházely v pojízdném stavu. Wittmann se rozhodl k samostatné odvážné akci, jejímuž úspěchu napomohlo netaktické rozmístění anglických vozidel. Britští důstojníci neměli o přítomnosti německých strojů ani potuchy. Protože silnice neposkytovala dostatečný prostor k otočení tanku, jeho taktika spočívala v projetí okolo kolony za neustálé střelby a ničení polopásových vozidel prostým najetím Tigeru.

Ze svého stanoviště v blízkém lese objel kopec a dostal se na silnici vedoucí k vesničce. Po několika desítkách metrů jízdy se začaly v Tigeru rozléhat Wittmannovy rozkazy. Z celého předvoje se zachránil jediný muž — kpt. Mills z praporu mobilní pěchoty, který později mohl podat očité svědectví. Po dokončení díla zkázy Tiger projel vesnicí a odbočil do terénu, kterým se vrátil do výchozí pozice.

Den boje stál 7. divizi 25 tanků, 14 polopásových vozidel a 14 tahačů, z nichž většina padla na vrub Wittmannovy ranní akce. Na základě doporučení velitele Panzer Lehr Division generála Bayerleina dochází k okamžitému povýšení Wittmanna do hodnosti Hauptsturmführera zbraní SS (v armádním ekvivalentu kapitán).

PzKpfw VI se dostaly i do výzbroje dvou států Osy, byť ve velmi omezeném množství. Blíže nespecifikovaný počet kusů obdržel hlavní spojenec Německa na evropském kontinentu, Itálie, kde však jejich služba trvala pouze několik týdnů. V průběhu září roku 1943, po uvěznění Mussoliniho a jednání o uzavření separátního míru se Spojenci, dochází k zabavení všech strojů a jejich převedení k německým útvarům. Druhým státem, který bojově nasadil pouhé tři exempláře Tigerů roku 1944 na východní frontě v marné snaze zastavit postup Rudé armády, se stalo Maďarsko.

Není jistě bez zajímavosti, že vývoj i bojové nasazení stroje PzKpfw VI neunikly pozornosti členů vojenské mise při velvyslanectví říše vycházejícího slunce v Berlíně. Po předvedení tanku na polygonu, důkladné prohlídce i zkoušce řízení a vedení palby se nadšení Japonci rozhodli získat nový stroj stůj co stůj. Již o několik týdnů později dochází k zakoupení jednoho exempláře pro vlastní zkoušky v Japonsku a uvažuje se i o případné licenční výrobě. Celá věc však měla háček. Nikdo totiž neuměl dopravit Tiger na domovské japonské ostrovy. Na přelomu let 1943/44 již nemohlo být udržováno běžné lodní spojení a přeprava v útrobách ponorky byla vzhledem k rozměrům a hmotnosti vozidla vyloučena. O dalších osudech „japonského" Tigeru není více známo.

Poválečné osudy těchto strojů nebyly příliš rozmanité. Každá z vítězných mocností měla možnost se seznámit s konstrukcí Tigeru již v průběhu válečného dění, mnohé z nich byly intenzivně zkoušeny, ale pouze jediný stát zavedl tento typ v poválečném období standardně do výzbroje. Několik desítek kusů přeživších na území Francie v provozuschopném nebo opravitelném stavu bylo zařazeno k útvarům nově budované francouzské armády. Po několika letech služby, doprovázené citelným nedostatkem náhradních dílů a munice do „osmaosmdesátky" následuje vyřazení z inventárních stavů a použití v roli cvičných cílů na tankových polygonech.

Je až podivné, že světoví výrobci plastikových modelů pohlížejí na tento typ poněkud zvysoka. Až do poloviny loňského roku byl nabízen PzKpfw VI Tiger I v měřítku 1 : 35 pouze v provedení, které znázorňuje stroje prvních sérií, a to japonskou společností Tamiya. Ta vloni potěšila příznivce německé obrněné techniky, když v rámci svých ohlášených novinek pro rok 1990 vydala odlišnou stavebnici Tigeru, představující pozdější výrobní sérii již s novou konstrukcí pojezdových kol i velitelskou kopulí. Oba současně lisované modely se vyznačují vysokou kvalitou, zejména přihlédneme-li k roku vzniku starší stavebnice, která musela být v době svého příchodu na trh považována za jeden z nejlepších kitů dané kategorie.

Nový model se prezentuje pásy z běžného plastiku, slepovanými po jednotlivých článcích. Výrobce nabízí dvě varianty hlavně kanónu s rozdílnou konstrukcí úsťové brzdy.

Cena tohoto kitu je však značně vysoká, hraje zde patrně velikou roli skutečnost, že se jedná ještě o poměrně žhavou novinku na trhu.

Pro náročné modeláře, kteří jsou zvyklí si vylepšovat standardní stavebnice v omezených sériích průmyslově vyráběnými doplňky špičkové kvality, lze doporučit výrobky dvou firem. Jedná se o mezi modeláři již známou belgickou společnost Verlinden, zastupovanou v ČSFR firmou Bílek Export Impo, nabízející pohonnou jednotku Maybach v měřítku 1 : 35 a set dotvářející detaily motorového prostoru, vytvořený z kovových a polyuretanových dílů. Druhá, pro naše sběratele méně známá britská firma „On the mark models" přišla na trh s tzv. photo-etched díly, které dokáží nádherně vylepšit vzhled exteriéru vozidla. Doplňky obou dvou zmiňovaných výrobců jsou v maloobchodní síti dostupné v prodejně PM v ulici Karolíny Světlé č. 3. Část produkce Verlindenu nabízí také síť modelářských prodejen společnosti MPM. Ve dvaasedmdesátinovém zmenšení je model Tigeru I lisován pouze jedním výrobcem — japonskou společností Hasegawa. Rovněž se jedná o verzi z počátku sériové výroby. Tím výčet končí, nepočítáme-li velmi detailně provedenou stavebnici „leteckého" měřítka 1 : 48 japonského výrobce Bandai. Tento model se již po léta neobjevuje podobně jako ostatní kity této firmy, což je rozhodně škoda. Podobný osud postihl model Tigeru I v měřítku HO (cca 1 : 76) tradičního britského výrobce, společnosti Airfix. Přesto věříme, že si modeláři toužící po stavebnici slavného tanku z popsané nabídky jistě vyberou.



Taktická porada v průběhu předinvazního cvičení 3. roty sSSPzAbt 101 ve Francii. Ochranné zbarvení se skládá pouze ze dvou barev. Na světle šedožlutém podkladě jsou naneseny skvrny olivově zelené.

Tactical meeting during pre-invasion maneuvres of 3[rd] company sSSPzAbt 101 in France. Camouflage coat is only of twocolours. Patches of Olive Grün are brushed on the basic Wehrmacht Olive.

Produkce strojů PzKpfw VI Tiger Model E v letech 1942-44

	1942	1943	1944
leden	—	35	93
únor	—	32	95
březen	—	41	86
duben	1	46	104
květen	—	50	100
červen	—	60	75
červenec	—	65	64
srpen	12	60	6
září	15	85	—
říjen	15	50	—
listopad	17	60	—
prosinec	23	65	—
	83	649	623

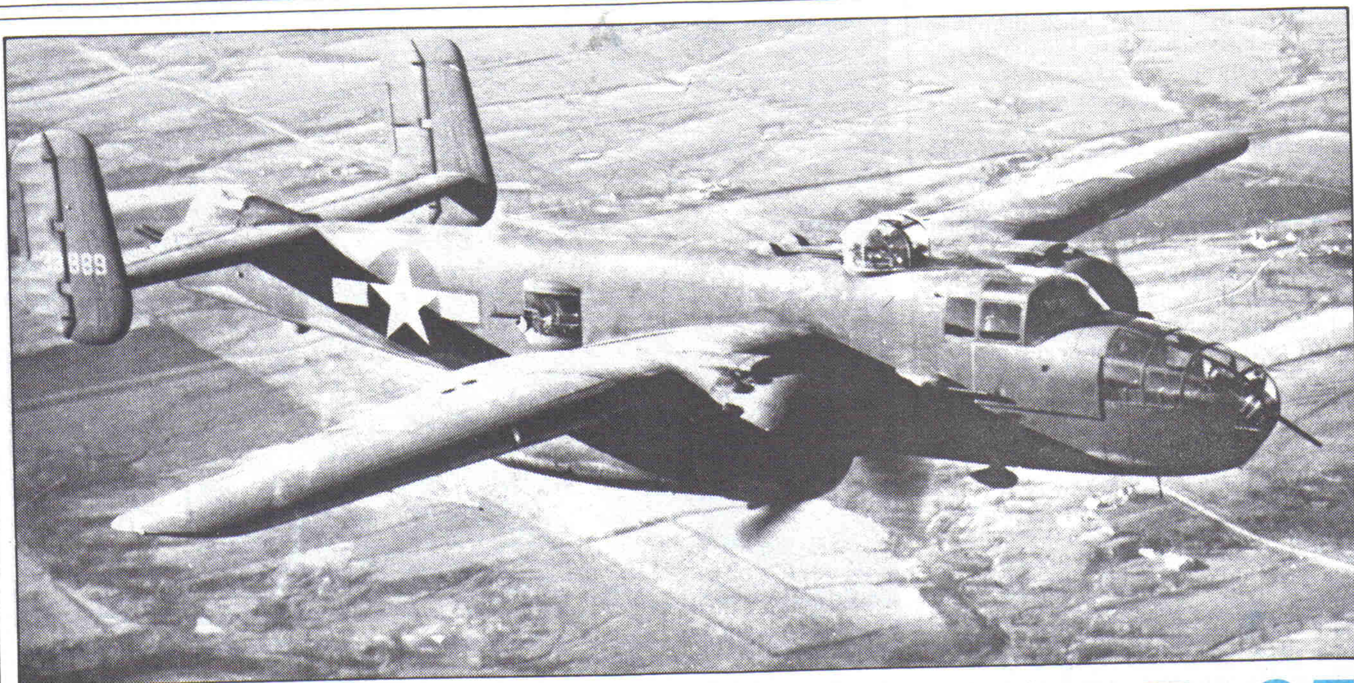
Celkový počet vyrobených strojů — 1 355

Základní technická data PzKpfw VI Tiger (SdKfz 181)

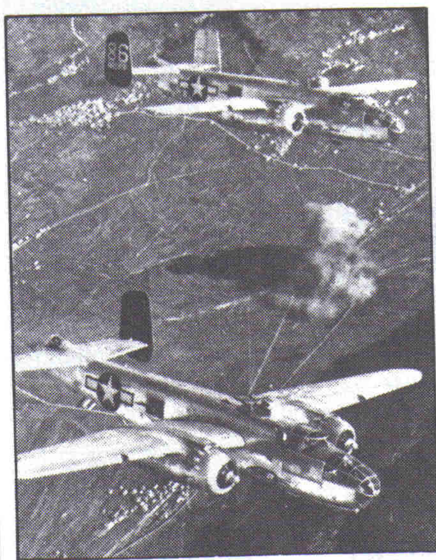
• rok vzniku	1942
• hmotnost	57 t
• délka	8,45 m, s hlavní 6,45 m
• výška	2,93 m
• šířka	3,70 m
• výzbroj	1 x 8,8 cm KwK 36 L/56 92 nábojů 2 x 7,92 mm MG 34
• síla pancíře	max. 100 mm min. 25 mm
• pohonná jed.	Maybach HL 210 P45 do roku 1944 poté Maybach HL 230 P45 650—700 otáček/minutu
• posádka	5 mužů
• rychlost	40 km/h na silnici 20 km/h v terénu
• operační dojezd	140 km

Použité prameny:

The Tigers Tanks—Armour series No.1
German Tanks of WW II In Action—George Forty, Blandford Press
The Tiger Tanks—Osprey Vanguard No. 20
Tiger In Action—Squadron Signal No. 27
Tiger In Action—Squadron Signal No. 10
Panzer Colors No. I + III—Squadron Signal Inc.
Tanks of the worlds 1916—1945
Encyclopedia of German Tanks of WW II



NORTH AMERICAN B-25 MITCHELL



Dvojice B-25J z výzbroje 319. bombardovací skupiny (9. letecká armáda) v letu nad apeninským poloostrovem

Two B-25J of 319th bomber group (9th US Air Army) keeping flying formation over Italy

V minulém čísle jsme poznali vznik a vývoj středního bombardéru Mitchell až po sériovou verzi D a experimentální E a F. Dnes se seznámíme s osudy letounu až do konce války.

Průběh bojů v Tichomoří ukázal, že toto specifické válčiště vyžaduje nasazení speciálních strojů, hybridů mezi bombardéry a bitevními letadly. Na rozdíl například od Evropy, kde nálety probíhaly klasickým způsobem, se v pacifické oblasti zpravidla útočilo na bodové cíle bez silné protivzdušné obrany, zato maskované a skryté, na něž se musely bomby svrhovat z malých výšek, účinné bylo rovněž ostřelování palubními zbraněmi. USAAF zde používala

(Dokončení)

Ivo Pejčoch + Ing. Jindřich Nepevný

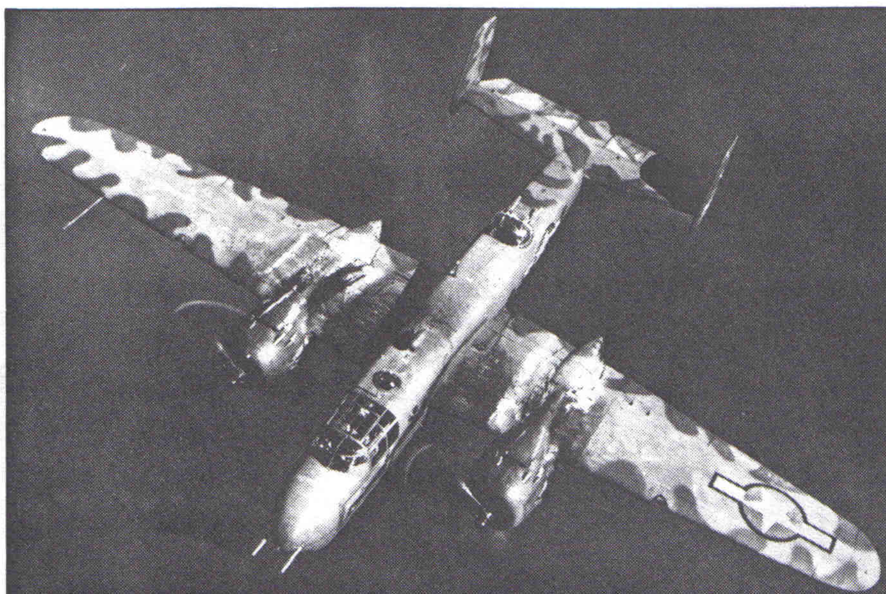
i bomb na padácích, které umožňovaly posádce uniknout z oblasti intenzivní tlakové vlny. Velitelství leteckých sil požadovalo vývoj dvoumotorových strojů s dostatečným doletem, nosností i obratností, v úvahu přicházely modifikace menších útočných A-20 Boston a pro akce ve větší vzdálenosti rozměrnějších B-25 Mitchell.

Podplukovník Paul Gunn z USAAF a Jack Fox z konstrukční kanceláře North American navrhli koncem roku 1942 úpravu B-25 C na bitevní bombardér. Největší změny prodělala výzbroj, funkce bombometčíka byla zrušena a v přídi se objevily dva další pevné 12,7 mm kulomety, vedle dosavadních zbraní. Čtyři pouzdra, dvě a dvě pod kabinou pilotů na každém boku, nesla po jednom 12,7 mm kulometu, pilot tedy mohl odpálit salvu sedmi kulometů. K nim se v případě potřeby přidal pohyblivý v přídi, ovládaný navigátorem, který se k němu v takové chvíli přesunul průlezem ze svého stanoviště. Popsaný letoun továrna postavila v několika kusech, které sloužily pouze ke zkouškám a do sériové výroby se nedostaly. Testovala se i montáž dvou dvojic 7,62 mm kulometů do náběžné hrany křídla, ale při střelbě vznikaly silné vibrace, přenášející se do konstrukce draku, tudíž vývoj v tomto směru dále nepokračoval. Gunn s Foxem nechali jeden stroj vybavit 20 mm kanónem instalovaným do průlezu střelce a vyusťujícím na levé spodní straně přídě. Zkušební program přinesl vynikající výsledky, přesto však k výrobě nedošlo. Zkušenosti s kanónem ale North American zúročil při použití zbraně mnohem větší ráže. Byl jí 75 mm polní kánón M-4, montovaný stejně jako předtím experimentálně dvacetimilimetrový. Nešlo o zcela novou myšlenku, M-4 se dříve pokusně instaloval i do zastaralých B-18. V Mitchellu jej ručně nabíjel navigátor, mající k disposici 21 granát a odpaloval pilot. Na první pohled se nový B-25G lišil od svých předchůdců plechovou přídí oblého tvaru, z níž vyčnívaly ještě dva 12,7 mm kulomety, sloužící k ostřelování méně odolných cílů i k nastřelování vybraných objektů před odpálením kanónu. Obě dvojice bočních kulometů byly vyřazeny a objevovaly se jenom jako polní úprava. Výroba v mateřském závodu v Inglewoodu dala celkem 405 kusů, operujících výhradně v rámci amerických ozbrojených sil. Pouze dva stroje létaly zkušebně v RAF, která je však do svého stavu neobjednala. Mezi letci nebyl kanón oblíben, při výstřelu se totiž letoun doslova zastavil a propadl, našli se i piloti, kteří tvrdili, že následkem zpětného rázu jejich Mitchell dokonce „zacouval". Další nevýhodu představovala malá rychlost střelby ručně nabíjeného kanónu, během útoku stačila posádka nabít a vypálit jen několikrát. Přesto všichni uznávali, že velkorážná zbraň se vyznačovala velkou účinností, její zásahy spolu s palbou kulometů měly pro menší nepřátelská plavidla zničující následky. Respekt si B-25G získaly i mezi posádkami japonských torpédoborců, které se většinou snažily střetnutí s kanónovými stroji vyhnout. Později, zároveň s klesající aktivitou císařských námořních i pozemních sil mizely efektivní cíle a polní dílny nezřídka kanóny demontovaly a na jejich místo přišla dvojice 12,7 mm kulometů. Naprostá většina B-25G skutečně létala v oblasti,

pro kterou byla stavěna, pouze několik se účastnilo bitevních akcí ve Středomoří, zařazeno do stavu 12. letecké armády.

Úspěšná bojová činnost verze G dala podnět k dalšímu vývoji, na jehož konci stála další varianta, B-25H, produkovaná rovněž továrnou v Inglewoodu. Konstruktéři u ní vypustili spodní střeleckou věž, neoblíbenou a většinou stejně posádkami demontovanou a využili i dalších osvědčených polních úprav. Za křídly na bocích trupu byla již standardně zasklená okna s 12,7 mm kulomety, zároveň pod kabinou pilotů měly pevně své místo dvě dvojice pouzder s týmiž zbraněmi, mezi vrchními pouzdry a okrajem prosklenélo překrytu byly přinýtovány pancéřové desky pro zlepšení pasivní ochrany. Kanón v přídi zůstal, ale jednalo se o lehčí a modernější typ T-13-E1 stejné ráže, i jeho nabíjení probíhalo ručně. Namísto dosavadních dvou jej v oplechovaném „nosu" doplňovaly čtyři velkorážné kulomety. Hřbetní střelecká věž se přesunula až nad centroplán a vrátilo se střeliště za ocasní plochy, s ním přišel opět pátý člen osádky (B-25G byly čtyřčlenné), který ovládal dva pohyblivé kulomety 12,7 mm. V důsledku provedených úprav došlo ke zvýšení hmotnosti, které firma kompenzovala nasazením výkonnějších motorů R 2600-13 nebo -29. Vedle kanónu a čtrnácti kulometů nesl B-25H až 1 500 kilogramů bomb v pumovnici, popřípadě méně často na závěsníku pod trupem letecké torpédo. Existovala i možnost použití neřízených raket HVAR, odpalovaných ze závěsů pod křídly, ale v praxi se tato výzbroj nerozšířila. B-25H se dočkaly osudu starších bratrů B-25G, když u nich polní dílny nahrazovaly kanón dvěma kulomety. První stroje přišly k jednotkám v lednu 1944 a po dokončení tisícího kusu se výroba zastavila, což znamenalo zároveň konec produkce Mitchellů v mateřském závodu.

Velení letectva v té době již objednávalo poslední verzi B-25J, vycházející z linek pobočného podniku v Kansas City. Zde podotkneme, že modifikace B-25I neexistovala, neboť se toto písmeno v označování amerických letadel nepoužívalo. Důvodem byla možná záměna s číslicí 1, píšící se v USA skutečně jako pouhá čárka a z toho plynoucí riziko následných zmatků. B-25J koncem roku 1943 plynule nahradily ve výrobě starší B-25D, vycházely plně z verze B-25H, s kterou se shodovaly až na přední část trupu. Příď byla kompletně přejata i s výzbrojí z předešlých B-25D. Tyto B-25J s prosklenou přídí plnily úlohu klasických bombardérů a většina jejich produkce směřovala na evropské válčiště. Jednotky v Tichomoří obdržely 800 kusů bitevní verze s plechovou přídí, nesoucí osm 12,7 mm kulometů. Na žádost perutí v této oblasti, které používaly běžné B-25J s proskleno u přední částí, zasílal North American polním dílnám plně vybavené plechové příďě a na místě pak docházelo k výměně. Dodávky však někdy vázly a dílny si pomáhaly samy. V některých případech vymontovaly skleněné tabulky a nahradily je plechem, jindy pouze zatřely sklo barvou. Takto upravené letouny nesly vpředu různý počet kulometů, od pěti do



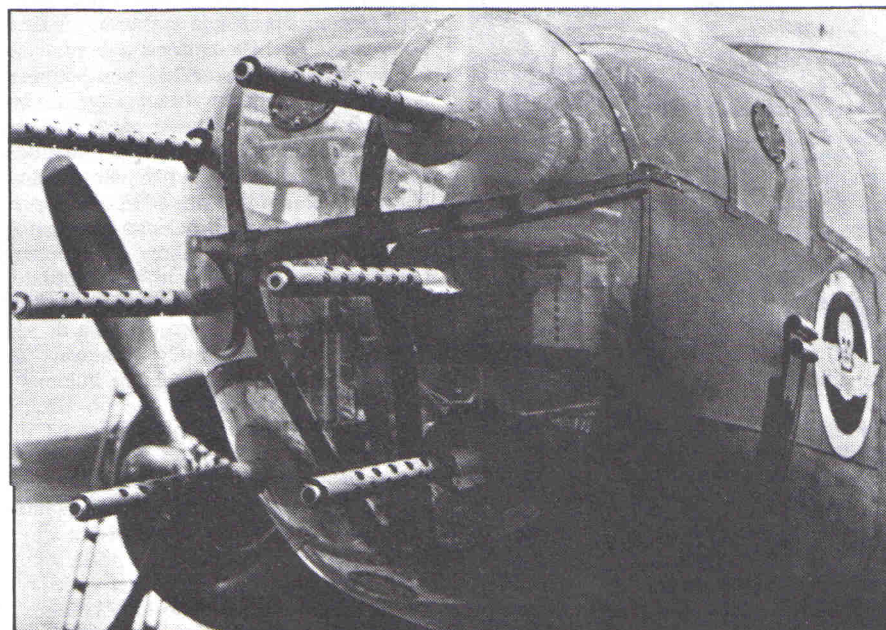
Pěkný letový snímek B-25G s názorovým příkladem aplikace skvrn střední zelené (Medium Green No.42) přes základní Olive Drab na horních plochách.

Nice shot of B-25G with clearly visible patches of Madium Green (No.42) over basic Olive Drab (No. 41) on all upper surfaces.



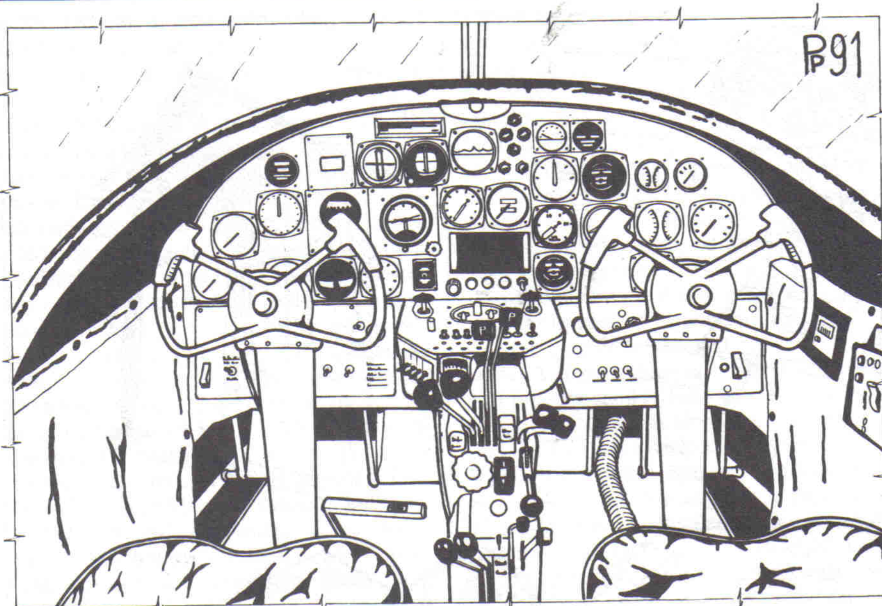
Útok z přízemní výšky na japonskou korvetu — Tichomoří 1945

Strafing mission on the japanese corvette—PTO 1945

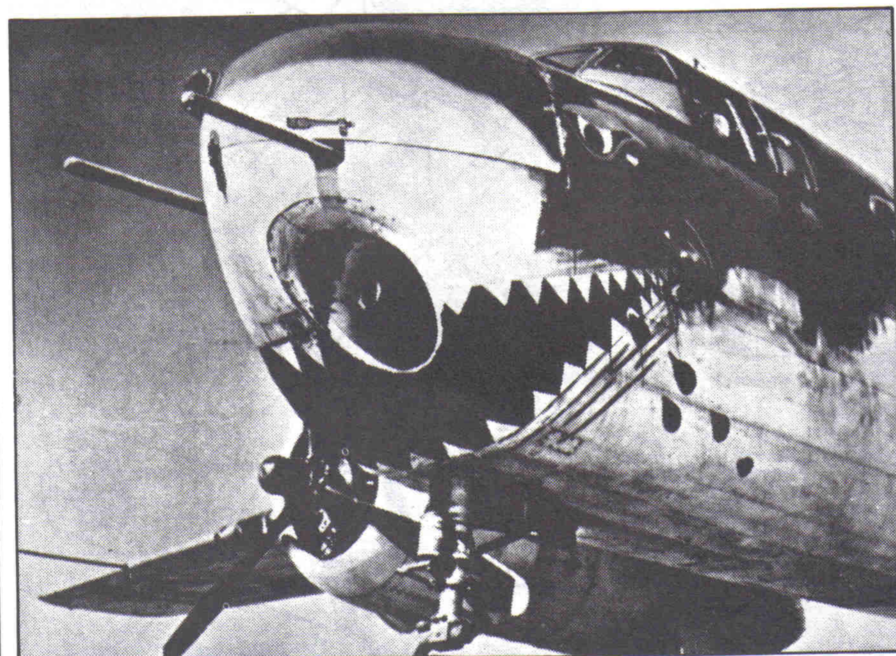


Baterie šesti 12,7 mm kulometů — polní úprava běžná v Tichomoří

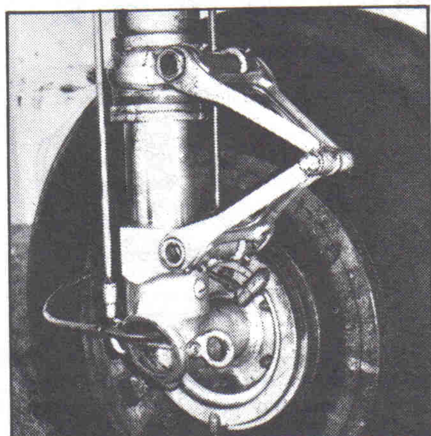
Battery of six 12,7 mm guns (0,05 inch)—field modification usual in PTO



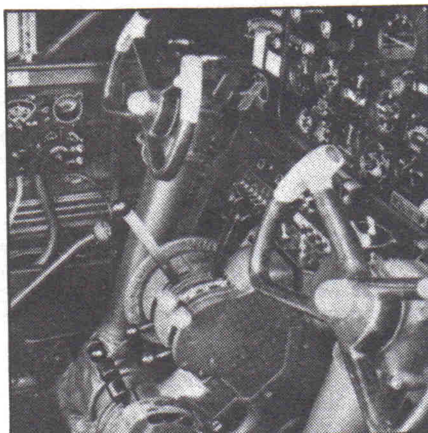
Pohled na prvky řízení — *Flight controls of the B-25*



Hlavní výzbroj B-25G — dvojice kulometů 12,7 mm a 75 mm kanón (foto: archív NTM v Praze)
Main armnament of B-25G — two 0,50 inch and 75 mm guns



Detaily podvozkové nohy a kola hlavního podvozku (foto: M. Mamula)
Main undercarriage



Pohled na prvky řízení
Flight controls of the B-25

osmi. Část leteckých skupin, především v Barmě, Číně a Indii, k přestavbám nepřistoupila a ponechala své B-25J v původní bombardovací verzi, která jim pro operační činnost lépe vyhovovala. Výroba dala celkem 4 318 kusů, B-25J se stal nejpočetnější variantou základního typu. Mitchellů vzniklo za celou válku téměř deset tisíc kusů.

Modernější verze Mitchellů G, H a posléze i „Jéček" přicházely ke stejným leteckým útvarům jako dříve popisované modifikace C a D. Nasazení v rámci jednotlivých leteckých armád přinášíme v samostatném přehledu.

Patrně nejslavnějším Mitchellem série J se stává stroj se žlutým taktickým číslem na směrovém kormidle (viz barevná příloha) ze stavu 498. bombardovací perutě 345 skupiny, v srpnu roku 1945 operující z dobyté Okinawy. Podílel se totiž na přepravě japonské kapitulační mise k jednání poté, co jejich transportní G4M2-L (ve spojeneckém kódu Betty) zůstala uzemněna pro poruchu na letišti na Iwojimě.

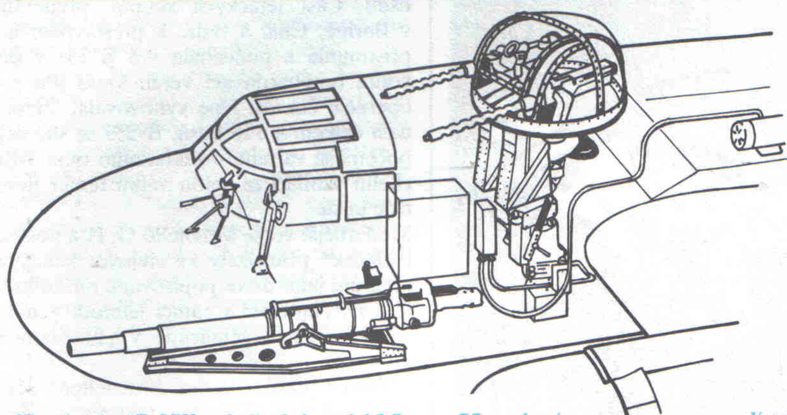
Jeden z navalizovaných Mitchellů PBJ-1H (sér. číslo 43-5377) pilotovaný Lt.Cmdr H.S. Bottomleyem se podrobil letovým zkouškám na palubě letadlové lodi USS Shangri-La (CV 18) v listopadu roku 1944. Přestože testy prokázaly způsobilost operačního nasazení z palub eskadrových letadlových lodí proti hladinovým cílům (připomeňme si možnost instalovat letecké torpédo a standardní 75 mm kanón), nikdy se tento typ na palubách více neobjevil.

Americká námořní pěchota na samém sklonku války nasadila do bojů o Okinawu verzi PBJ-1J, vybavenou protilodním typem radaru na konci pravého křídla. Letouny nesly neřízené raketové střely Tiny Tim v podvěsech pod centroplánem.

Po skončení války dochází k urychlenému stahování Mitchellů ze služby v první linii v americkém letectvu. Neznamená to však konec létání s nimi v samotných Spojených státech. Jako ostatní vysloužilé stroje jsou postupně předávány ke službě v Národních gardách jednotlivých států. Mnohé z nich později odkupují soukromé osoby a je s nimi provozována nepravidelná transportní doprava. S několika exempláři se setkáváme po nenáročných přestavbách ve funkcích protipožárního bombardéru či práškovacího stroje. Nesporným příspěvkem se rovněž stává používání starších verzí k výcviku jednak nových posádek, ale i dalších specialistů pro jiné typy v druhé polovině válečných let.

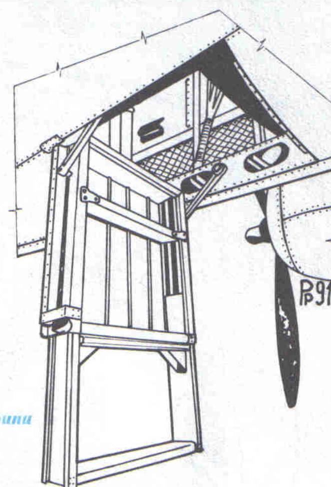
Nadále se udržely ve výzbroji poválečného letectva na území Holandské východní Indie, překvapivě je však u kontinentálního letectva nasazen k námořní průzkumné letce. S příchodem svobody pro Holandskou východní Indii, tuto tradiční dlouholetou kolonii, nacházíme v inventárních stavech nově budovaného indonézského vojenského letectva i přeživší B-25 rozličných verzí.

Z původní výzbroje amerických bombardovacích perutí dislokovaných na území Číny byly převedeny společně s ostatními stroji také B-25 do výzbroje letectva generalissima Čankajška. Po jeho „útěku" s hrstkou věrných stoupenců na ostrov



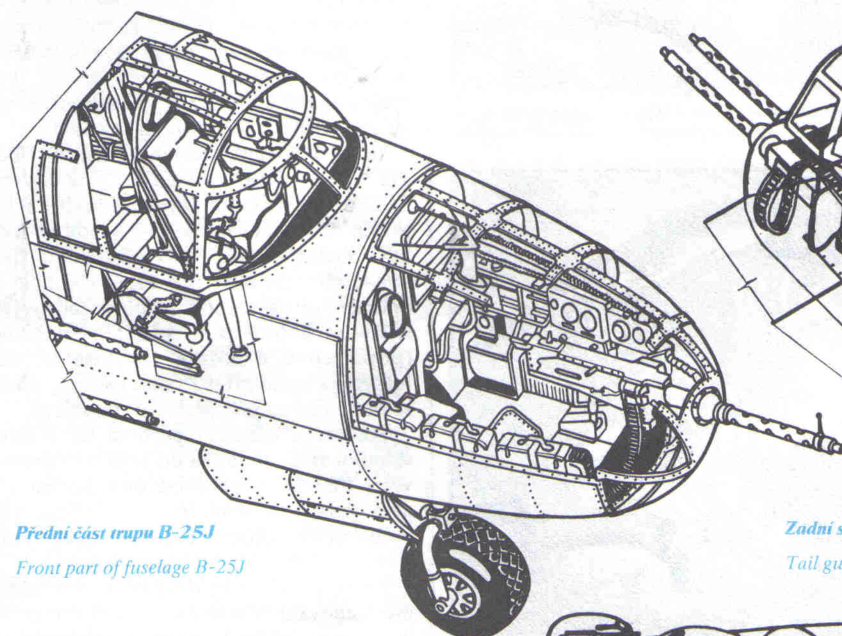
Hlavní výzbroj B-25H — dvojice kulometů 12,7 mm a 75 mm kanón

Main armnament of B-25H—two 0,50 inch and 75 mm guns



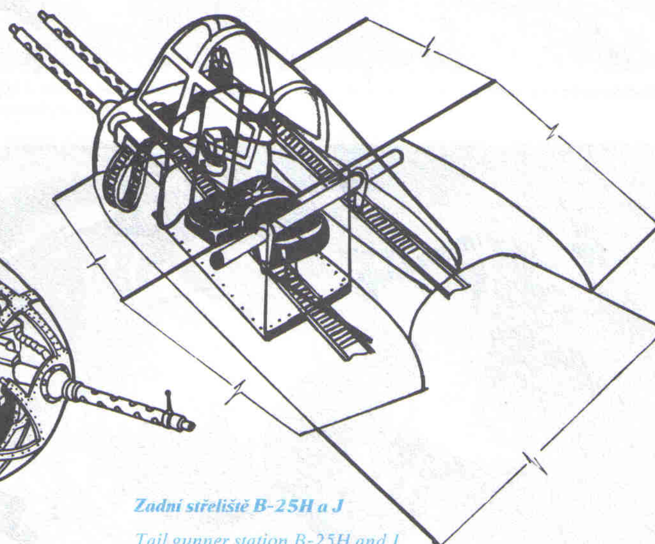
Vstupní dvířka do letounu

Entry hatch for crew



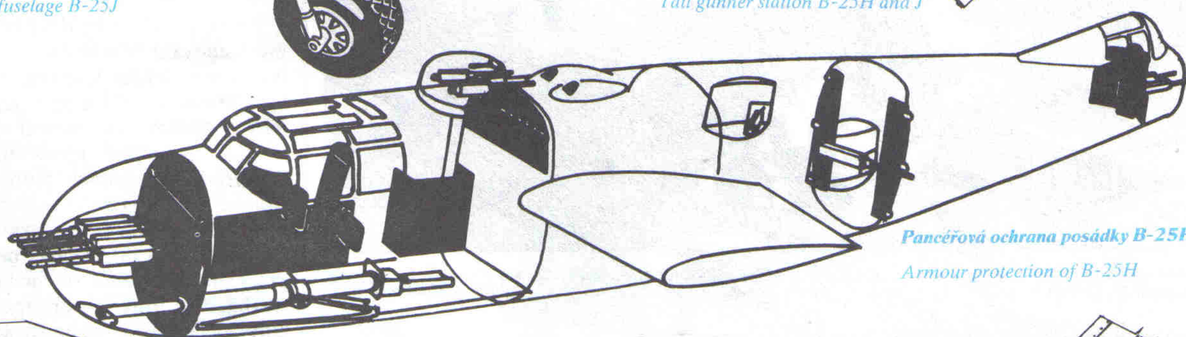
Přední část trupu B-25J

Front part of fuselage B-25J



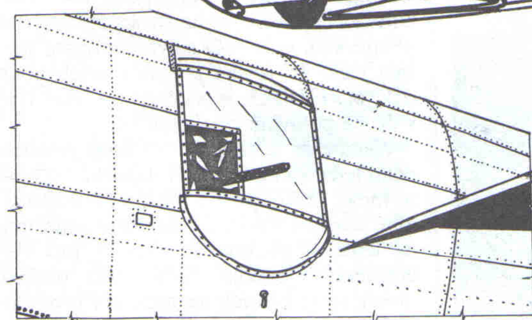
Zadní střeliště B-25H a J

Tail gunner station B-25H and J



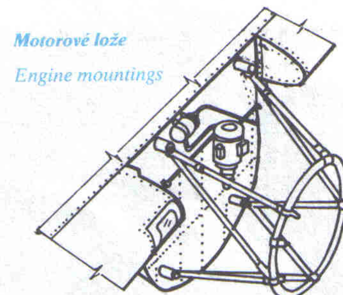
Pancéřová ochrana posádky B-25H

Armour protection of B-25H



Boční střeliště B-25H a J

Barbettes gunner station



Motorové lože

Engine mountings

Formosa si je podobně jako ostatní zabavený materiál přivlastnila Maocetungova komunistická „osvobozenecká" armáda. Letouny se rovněž z amerických přebytků dostaly do letectev středo a jihoamerických států jako Mexika, Venezuely, Peru i Hondurasu. V barevné příloze minulého čísla byla otištěna kamufláž stroje B-25D, pokřtěného Tondelayo, jehož posádka dokázala v průběhu jediné operace sestřelit pět protivníkových stíhačů. Stručným přiblížením této akce Vám chceme ukázat nebezpečnou činnost amerických letců v Tichomoří.

18. 10. 1943 zaútočily Mitchelly 38. a 345. bombardovací skupiny a Liberátory 22. a 46. skupiny proti leteckým základnám v okolí Rabaulu na Nové Británii. Doprovodné P-38 se musely pro špatné počasí vrátit a bombardéry pokračovaly dále samy. B-24 se z důvodů nízké oblač-

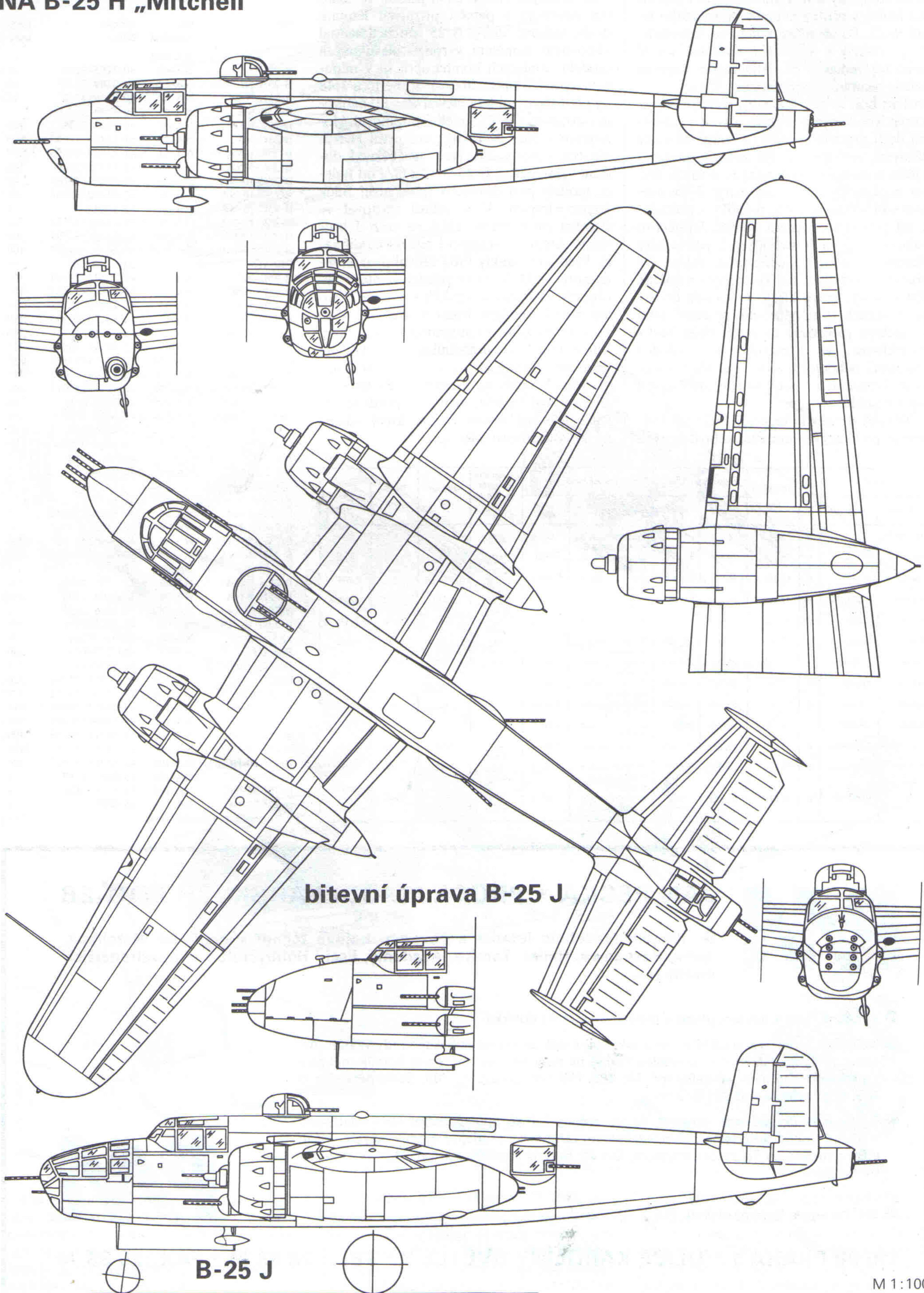
nosti odklonily k náhradním cílům a japonská letiště a přístav napadly pouze nízko letící B-25. Po skončení náletu se rozptýlené stroje vracely k domovské základně a v té době roj vedený Cpt. Anackerem napadla velká skupina japonských stíhačů. Po tvrdém boji se ve vzduchu držela právě již jenom Tondelayo a k místu utkání se přiblížili další protivníci. Pilot Lt Ralph Wallace předvedl neuvěřitelné. Po sedmdesát minut s jedním motorem zastaveným, dokázal unikat nepřátelským dávkám. Když došla munice v hřbetním střelišti, posádka ji přenášela od pevných kulometů v přídi. Japonci se nakonec odpoutali, neboť jejich palivoměry ukazovaly povážlivý nedostatek paliva. Po přistání mechanici na Tondelayu vyměnili oba motory, pravé křídlo a opravili otvory po desítkách střel. Mitchelly podobně jako Tondelayo prokázaly za celou dobu války spolehlivost své konstrukce i vynikající vlastnosti pohonných jednotek. Mezi osádkami i pozemním personálem patřil tento typ k nejoblíbenějším.

Několik desítek kusů strojů B-25 roztroušených po leteckých muzeích nebo držených v soukromých rukou dává jistotu, že tento typ nevymizí z paměti příznivců letounů druhé světové války. B-25 Mitchell se stal oblíbeným námětem výrobců plastikových modelů. Známých bombardérů se v minulosti vyrábělo opravdu dost. V měřítku 1:48 jej před dávnými lety lisoval Revell, nabízející dvouverzi B/C, kolekci doplňoval Monogram s dnes již rovněž vzácnými H a J. Ve dvaasedmdesátině jsou dnes běžně k dostání velmi pěkné B-25 B/C a H/J od Italeri, modely jsou dováženy společností Bílek Export+Import. V minulosti existoval ve stejném zmenšení Mitchell ve verzi J britského Airfixu, nabízející i bitevní modifikaci. Před lety zaniklý Frog lisoval dvaasedmdesátiny C/D, které se později bohužel neobjevily v nabídce sovětského výrobce Novo ani dalších menších družstev ze SSSR. Verze J amerického Monogramu v řadě Snap Tite byla určena začátečníkům a nevynikala přesností. Občas se objevují B-25 H/J anglického Matchboxu, který rovněž v této oblasti zastavil činnost, není ale vyloučeno, že jejich lisování obnoví Revell, který údajně formy Matchboxu odkoupil.

Tabulka vyrobených kusů včetně sériových čísel USAAF

typ	tov. označení	seriové číslo	počet kusů
	NA-40B		1
B-25-NA	NA-62	40-2165/2188	24
B-25A-NA	NA-62	40-2189/2228	40
B-25N-NA	NA-62	40-2229/2242	14
B-25B-NA	NA-62	40-2243	
B-25B-NA	NA-62	40-2244/2348	105
B-25C-NA	NA-82	41-12431/13038	605
B-25C-1-NA	NA-82	41-13039/13296	258
B-25C-5-NA	NA-90	42-53332/53493	162
B-25C-10-NA	NA-94	42-32233/32280	48
B-25C-10-NA	NA-94	42-32282/32382	101
B-25C-15-NA	NA-93	42-32383	1
B-25C-15-NA	NA-93	42-32389/32532	144
B-25C-20-NA	NA-96	42-64502/64701	200
B-25C-25-NA	NA-96	42-64702/64801	100
PBJ-1C		34998/35047	40
B-25D-NC	NA-87	41-29648/29847	200
B-25D-1-NC	NA-87	41-29848/29947	100
B-25D-5-NC	NA-87	41-29948/30171	225
B-25D-10-NC	NA-87	41-30173/30353	180
B-25D-15-NC	NA-87	41-30353/30532	180
B-25D-20-NC	NA-87	41-30533/30847	315
B-25D-20-NC	NA-100	42-87113/87137	25
B-25D-25-NC	NA-100	42-87138/87452	315
B-25D-30-NC	NA-100	42-87453/87612	160
B-25D-30-NC	NA-100	43-3280/3619	340
B-25D-35-NC	NA-100	43-3620/3869	250
PBJ-1D		35048/35096	49
PBJ-1D		35098/35193	96
PBJ-1D		35196/35202	7
XB-25E-NA	NA-94	42-32281	1
XB-25F-NA			1
XB-25G-NA	NA-82	41-13296	1
B-25G-1-NA	NA-93	42-32384/32388	5
B-25G-5-NA	NA-96	42-64802/64901	100
B-25G-25-5NA	NA-96	42-64902/65101	200
B-25G-10-NA	NA-96	42-65102/65201	100
PBJ-1G	NA-96	35097	1
B-25H-1-NA	NA-98	43-4105/4404	300
B-25H-5-NA	NA-98	43-4405/4704	300
B-25H-5-NA	NA-98X	43-4406	1
B-25H-10-NA	NA-98	43-4705/5104	400
PBJ-1H	NA-98	35250/35297	48
PBJ-1H	NA-98	88872/89071	200
B-25J-1-NC	NA-108	43-3870/4104	235
B-25J-1-NC	NA-108	43-27473/27792	320
B-25J-5-NC	NA-108	43-27793/28112	320
B-25J-10-NC	NA-108	43-28113/28222	110
B-25J-10-NC	NA-108	43-35946/36245	300
B-25J-15-NC	NA-108	44-28711/29110	400
B-25J-20-NC	NA-108	44-29111/31510	2400
B-25J-20-NC	NA-108	44-86292/86897	206
B-25J-30-NC	NA-108	45-8801/8818	4
B-25J-35-NC	NA-108	45-8825/8828	4
B-25J-35-NC	NA-108	45-8832	1
celkový počet dodaných kusů			9818

Označení		Posádka	Hmotnost (kg)	Rozměry (m)		Pohonná jednotka		Maximální rychlost ve výšce km/h / m	Dostup (m)	Dolet (km)	Náklad pum (kg)
tovární	vojenské			rozpětí	délka	typ	výkon (kW)				
NA-40-1	—	3	8 845	19,1	—	Pratt-Whitney R-1830-S6C3-G	809,6	426 / —	—	—	504,3
NA-40-2	—	3	9 225,6	19,1	—	Wright Cyclone R-2600-A71	1 104	458 / —	—	1 931	544
NA-62	B-25	5	12 387,8	20,574	15,570	Wright Cyclone R-2600-9	1 251,2	518 / 3 652	—	—	1 088
NA-62	B-25A	5	12 292	20,574	16,480	Wright Cyclone R-2600-9	1 251,2	507 / 4 569	8 229	2 172	1 360
NA-62	B-25B	5	12 909	20,599	16,129	Wright Cyclone R-2600-9	1 251,2	482 / 4 569	7 162	2 172	1 360
NA-82	B-25C-NA	5	12 900	20,590	16,140	Wright Cyclone R-2600-13	1 251,2	490 / 5 000	7 500	2 170	1 350
NA-87	B-25D-NC	5	12 900	20,590	16,140	Wright Cyclone R-2600-13	1 251,2	490 / 5 000	7 500	2 170	1 350 — —2 350
NA-94	XB-25E	5	—	20,590	16,140	Wright Cyclone R-2600-13	1 251,2	—	—	—	—
NA-94	XB-25F	5	—	20,590	16,140	Wright Cyclone R-2600-13	1 251,2	—	—	—	—
NA-82	XB-25G	4	—	20,590	15,544	Wright Cyclone R-2600-13	1 251,2	—	—	—	—
NA-93/96	B-25G-NA	4	15 876	20,590	15,544	Wright Cyclone R-2600-13	1 251,2	452 / 4 572	7 406	2 454	1 360
NA-98	B25H-NA	5	16 500	20,590	15,630	Wright Cyclone R-2600-13 lub R-2600-29	1 251,2	441 / 4 572	7 250	2 160	1 451
—	B-25J-NC	6	15 876	20,590	16,129	Wright Cyclone R-2600-29	1 251,2	444 / 4 572	7 620	2 051	1 814


NA B-25 H „Mitchell"
bitevní úprava B-25 J
B-25 J
M 1:100
Výkresy — Ing. Jindřich Nepevný

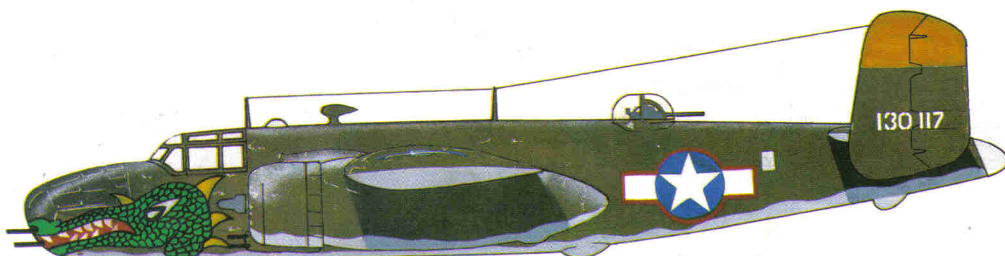
Letoun B-25D sériového čísla 41-30117 pilotoval Mjr. Ralph Chuli, velitel 405. perutě (přezdívané Zelení draci — Green Dragons) z 38. bombardovací skupiny, 5. letecké armády USAF. Mimo charakteristické dračí hlavy na předku trupu lze peruť identifikovat podle žlutého konce SOP. V polních dílnách na bitevní variantu upravený stroj operoval v první polovině roku 1943 nad Novou Guinejí a z tohoto období také pochází podoba z červeně lemovanými znaky v tradičním umístění. Major Chuli byl s tímto letounem sestřelen dne 18. 8. 1943 při náletu na Japonci držené letiště Dagua a pro jeho statečné chování v průběhu akce mu byla posmrtně udělena Čestná medaile Kongresu.

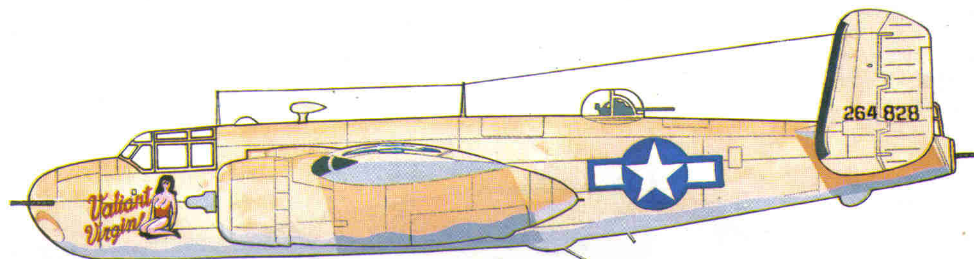
Kráska s nápisem Valiant Virgin! patří k tomuto, pro tichomořské bojiště, neobvykle zbarvenému B-25G ze sestavy 12. bombardovací skupiny. Horní plochy kryje barva odstínu Desert Sand, spodní pak tradiční Neutral Grey. Tato barevná kombinace, určená pro středomořské válčiště, byla ponechána na letounech B-25 různých verzí i po jejich přemístění do oblasti Tichomoří. Mimo kresby dívky, sériového čísla a výsostných znaků nenese stroj jiné označení.

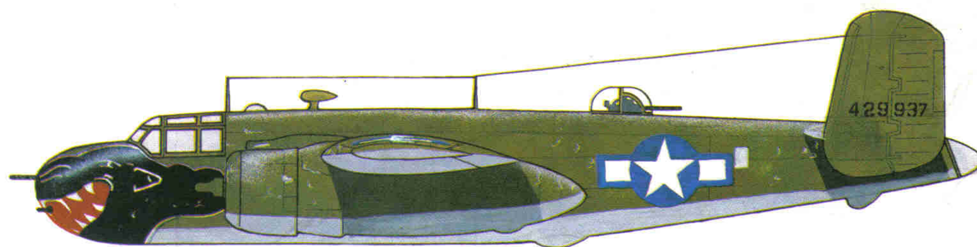
Jedno z mála „Géček“, které se skutečně podílelo na protilodních patrolách s instalovaným 75 mm kanónem na palubě, představuje tento stroj z výzbroje 345. bombardovací skupiny, 501. perutě, známé pod označením černí panteři — Black Panthers. Operační oblastí se v první polovině roku 1944 stává okolí ostrova Biak a severní pobřeží Nové Guineje. Zbarvení je opět poplatné standardu USAF.

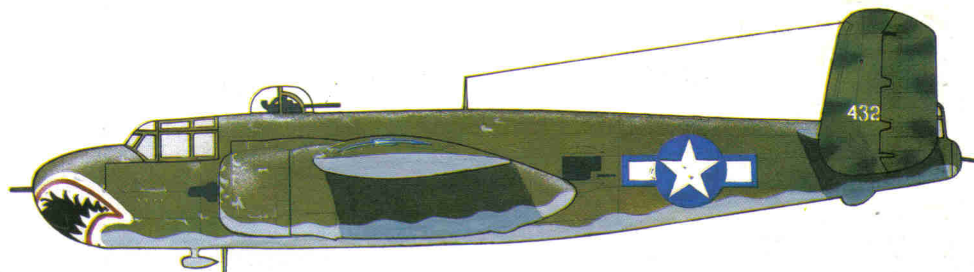
Žraločí zuby zdobí příď B-25H působícího v Číně v září roku 1944 v sestavě 22. bombardovací perutě. Letoun jinak nevybočuje v kamuflážním schématu ze standardu USAF, tedy horní plochy v barvě Olive Drab a spodní pak Neutral Grey. Na pevné části směrového kormidla zůstal zbytek sériového čísla. Jediným zpestřením se stávají skvrny barvy Medium Green na náběžných i odtokových hranách křídel, VOP a SOP.

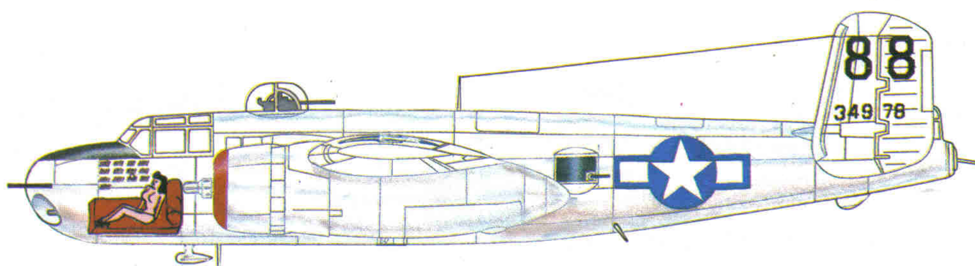
Část sériové produkce B-25H byla ponechána v roce 1944 v přírodní barvě kovu jako tento stroj operující s 12. bombardovací skupinou, konkrétně 434. perutí, 10. letecké armády USAF nad územím Indie a Barmy. Pod kabinou jsou viditelné symboly bitevních akcí včetně kresby neoděné dívky čekající na vojenském kavalci. Přední část motorových gondol byla natřena identifikační barvou perutě — červenou.









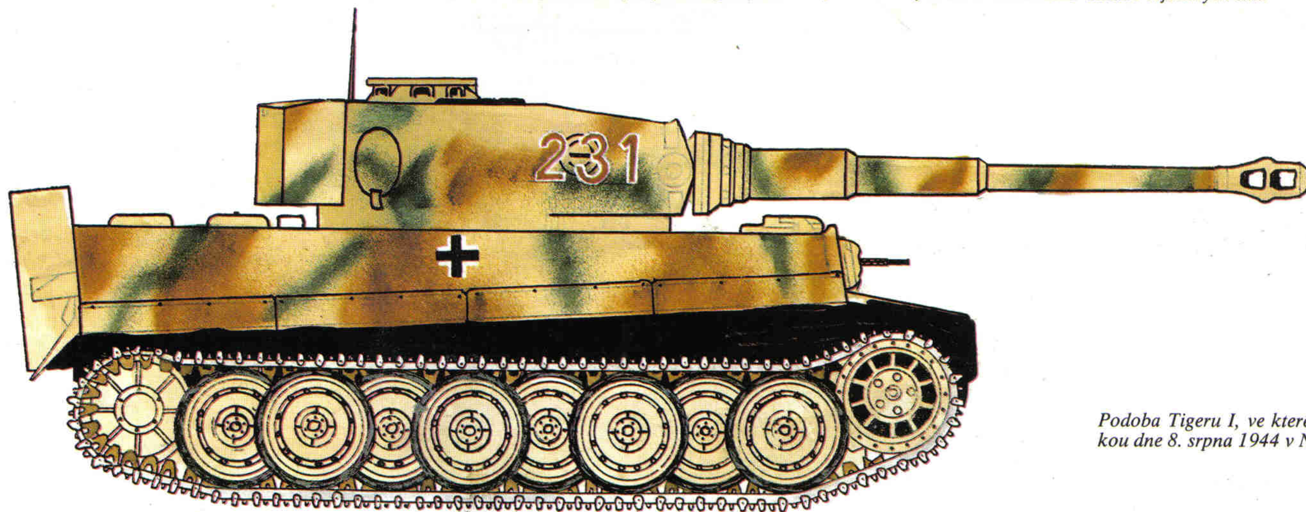




Proslavený Tiger I s taktickým číslem 200 (vozidlo velitele 2. roty sSSPzA
podíl na zastavení postupu čelních jednotek britské 7. obrněné divize. Oc
nevybočuje ze standardu doby — kombinace tří kamuflážních barev a takti
plňuje znak 1.SS Panzer Korpsu na předním pancíři.

Michael Wittman vstoupil do zbraní SS v roce 1937 a do začátku II. světové války dosáhl praporčické hodnosti Unterscharführera (odpovídající armádnímu ekvivalentu — Unterfeldwebel) v motorizované divizi Leibstandarte SS Adolf Hitler. V průběhu polského a západního tažení velel posádce obrněného vozidla. Po pádu Francie jej nahradila nově zaváděná zbraň — Sturmgeschütz III prvních verzí. S ním se také zúčastnil balkánské kampaně a v jejím průběhu získal Železný kříž II. stupně. Později k němu připojuje i kříž I. stupně za odvážnou a samostatnou akci při německém postupu na Rostov, kdy zničil šest sovětských tanků během jediné hodiny. Dále bojuje na východní frontě v sestavě praporu útočných samohybných děl. Když je motorizovaná divize LSSAH v létě roku 1942 stažena z fronty a poslána do Francie k doplnění stavů a celkové reorganizaci, je již Untersturmführer M. Wittman převelen k nově formované 13. rotě těžkých tanků. Ta koncem roku 1942 obdržela nové stroje PzKpfw VI Tiger. Bojové operace začíná nyní 1. SS PzGren Div Leibstandarte Adolf Hitler opět na východní frontě a od této doby začíná šťastná hvězda mladého poručíka zářit.

Jeho bojové skóre neustále roste a do 9. ledna 1944 divizní hlášení zaznamenaly 66 zničených tanků. V polovině téhož měsíce je dekorován Rytířským křížem a 20. pak povýšen do hodnosti Obersturmführera (nadporučík). Za několik dní od 9. do 20. ledna jeho konto narostlo na neuvěřitelné číslo 117. S reorganizací jednotek těžkých tanků zbraní SS je jmenován velitelem 2. roty 1. SSsPzAbt 501, se kterou se aktivně zapojuje do bojů v Normandii. K sovětským typům si připisuje na své konto i první britské Churchilly, Cromwelly a americké Shermany. 22. června 1944 je mu propůjčena hodnost Hauptsturmführera SS (v českém ekvivalentu kapitána) a k jeho rytířskému kříži přibývají meče, čímž je odměněn za bojovou akci u vesnice Villers Bocage, popsanou v textu článku. Nabídku na odeslání do vyšší důstojnické školy v zázemí odmítá a zůstává se svými spolubojovníky až do hořkého konce. 8. srpna 1944 jej štěstěna opustila a při střetnutí s britskou tankovou formací, vyzbrojenou modifikovanými Shermany se 17 pdr. kanónem, je jeho tank třikrát zasažen z boku a ani jeden člen posádky jej neopouští dříve, než exploduje uskladněná munice. Za svoji dlouhou bojovou kariéru Michael Wittman vyřadil z boje 138 tanků či samohybných děl, přibližně 130 protitankových kanónů a mnoho dalších vojenských cílů.

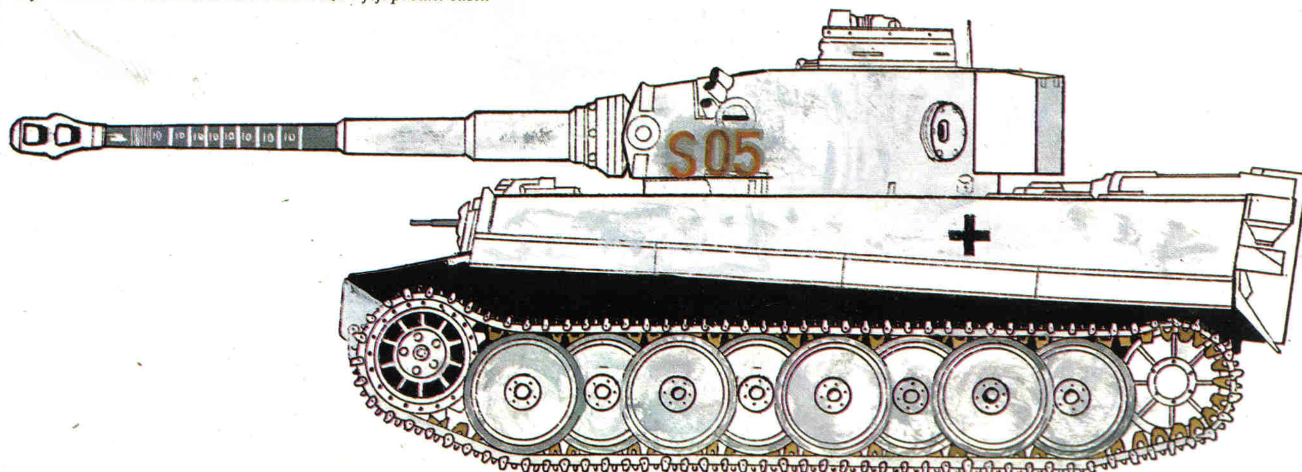


Haup

Podoba Tigeru I, ve kterém Hauptsturmführer Michael W
kou dne 8. srpna 1944 v Normandii. Kamuflážní zbarvení

První Tiger, přidělený M. Wittmanovi, zůstal ve službě až do jara roku 1944 v původním zbarvení Panzer Grau na všech plochách. S ním se zúčastnil bojů na východní frontě v sestavě roty těžkých tanků již 1.SS PzGren Div Leibstandarte Adolf Hitler. V průběhu zimy 1943/44 byla kamufláž doplněna téměř souvislým, leč nedokonale provedeným nátěrem bílou barvou. Na hlavni je viditelné dosavadní bojové skóre — 88 zničených sovětských tanků a samohybných děl, ve formě bílých proužků a číslic. Červené taktické označení s bílým lemem se nacházelo na bocích věže v její přední části.

Samohy
divize (
kánskéh
viditeln
kým čís



Proslavený Tiger I s taktickým číslem 200 (vozidlo velitele 2. roty sSSPzAbt 501), který se podílel na zastavení postupu čelních jednotek britské 7. obrněné divize. Ochranné zbarvení nevybočuje ze standardu doby — kombinace tří kamuflážních barev a taktický marking doplňuje znak 1.SS Panzer Korpsu na předním pancíři.

...dnosti Unterscharführera (odpovídající armádnímu ekvivalen-
...ního tažení velel posádce obrněného vozidla. Po pádu Francie
... kampaně a v jejím průběhu získal Železný kříž II. stupně. Po-
...y, kdy zničil šest sovětských tanků během jediné hodiny. Dále
...LSSAH v létě roku 1942 stažena z fronty a poslána do Francie
... 13. rotě těžkých tanků. Ta koncem roku 1942 obdržela nové
...na východní frontě a od této doby začíná šťastná hvězda mladé-

...V polovině téhož měsíce je dekorován Rytířským křížem a 20.
...narostlo na neuvěřitelné číslo 117. S reorganizací jednotek těž-
...ují v Normandii. K sovětským typům si připisuje na své konto
... Hauptsturmführera SS (v českém ekvivalentu kapitána) a k je-
... v textu článku. Nabídku na odeslání do vyšší důstojnické školy
...nila a při střetnutí s britskou tankovu formací, vyzbrojenou mo-
... jej neopouští dříve, než exploduje uskladněná munice. Za svo-
...30 protitankových kanónů a mnoho dalších vojenských cílů.

Hauptsturmführer Michael Wittman

Podoba Tigeru I, ve kterém Hauptsturmführer Michael Wittman zahynul se svojí posádkou dne 8. srpna 1944 v Normandii. Kamuflážní zbarvení je opět standardní.



...ní Panzer Grau na všech plochách.
...andarte Adolf Hitler. V průběhu zi-
... barvou. Na hlavni je viditelné dosa-
... a číslic. Červené taktické označení

Samohybné útočné dělo Sturmgeschütz IIIC na podvozku středního tanku PzKpfw III z výzbroje divize (mot) LSSAH. Na něm získával M. Wittman své první bojové zkušenosti v průběhu balkánského tažení. Zbarvení stroje je poplatné době — Panzer Grau na všech plochách a jediným viditelným markingem je divizní znak LSSAH umístěný na zadní části korby společně s taktickým číslem v bílé barvě a hlavou psa, což byl emblém praporu samohybných děl.

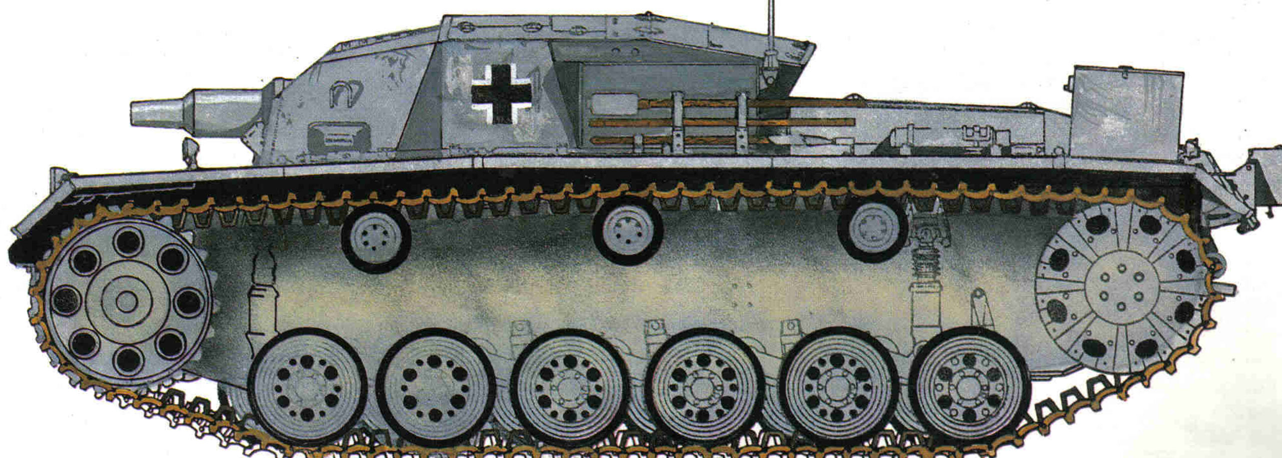
le 2. roty sSSPzAbt 501), který se brněné divize. Ochranné zbarvení ních barev a taktický marking do-

Hauptsturmführer Michael Wittman



nführer Michael Wittman zahynul se svojí posád- mufláżní zbarvení je opět standardní.

Samohybné útočné dělo Sturmgeschütz IIIC na podvozku středního tanku PzKpfw III z výzbroje divize (mot) LSSAH. Na něm získával M. Wittman své první bojové zkušenosti v průběhu balkánského tažení. Zbarvení stroje je poplatné době — Panzer Grau na všech plochách a jediným viditelným markingem je divizní znak LSSAH umístěný na zadní části korby společně s taktickým číslem v bílé barvě a hlavou psa, což byl emblém praporu samohybných děl.



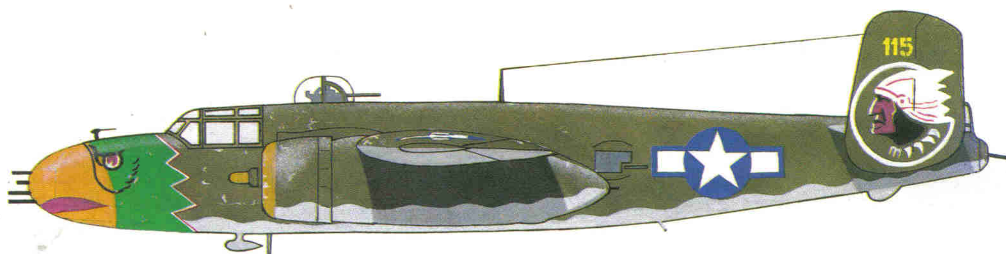
B-25J v bitevní úpravě se žlutým taktickým číslem 115 na SOP ze stavu 498. perutě (tzv. Sokolů — Falcons), 345. bombardovací skupiny. Ta byla podle znaku na SOP překřtěna na létající Apače a sestávala ze čtyř perutí — 498., 499., 500. a 501. Zobrazený stroj pilotoval velitel 498. — Mjr. J. C. Mc Cluren a dopravil s ním v druhé polovině srpna roku 1945 na Okinawu japonskou kapitulační misi poté, co jejich transportní G4M1-L (Betty) nouzově přistála ještě na domovských ostrovech. Nátěr opět standardní včetně zbarvení části motorových gondol identifikační barvou perutě — žlutou.

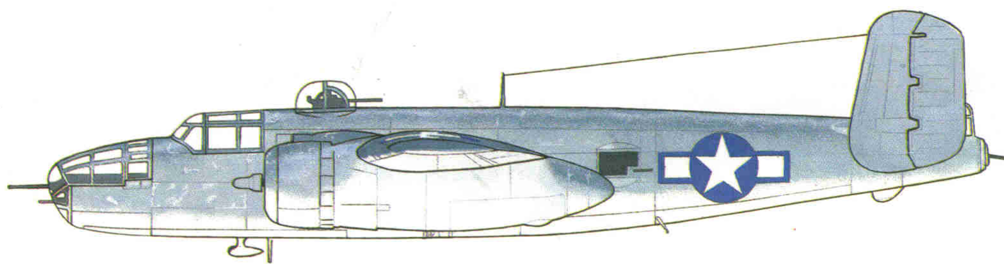
Krásný příklad klasické tříbarevné kamufláže USN a USMC z rozmezí let 1943—44 představuje tato novelizovaná verze B-25J, PBJ-1J. Horní plochy kryl nátěr barvou Sea Blue, boční Intermediate Blue a spodní pak Off White. Letoun byl vybaven protilodním typem radaru na konci pravého křídla (viz detail) a zúčastnil se operací nad Okinawou v roce 1945. Jediným taktickým označením je malé černé číslo umístěné pod stanovištěm bombometčíka. Sériové číslo ve stylu USMC se nachází na SOP.

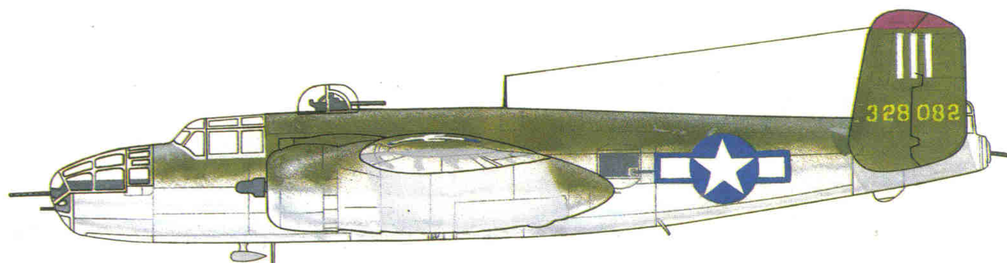
V některých případech se začal přímo u jednotek používat polní typ kamufláže, kdy na horní plochy, jinak ponechané v přírodní barvě kovu, technici nanesli nátěr barvou Olive Drab, případně Medium Green či britskou Dark Green. S tímto jevem se většinou setkáváme na Apeninském poloostrově. Červený konec SOP identifikuje tento B-25J jako stroj z 321. bombardovací skupiny a římská číslice III pak 477. peruť 12. letecké armády USAF.

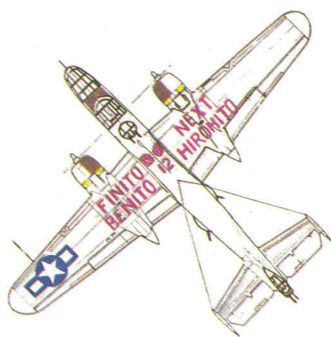
Motiv „FINITO BENITO NEXT HIROHITO" (Benito skončil, další je Hirohito) nese stroj B-25J (sér. čísla 44-30092) na horní části křídel a trupu. Letoun patřil do stavu 12. letecké armády, operující z letišť na Korzice v roce 1944. Nezvyklá je aplikace žluté barvy na části pevné SOP i motorových gondol. Na B-25 chybí pevně instalované kulomety na bocích trupu pod kabinou pilotů a s největší pravděpodobností se jedná pouze o stroj určený k přepravě VIP a kurýrním letům u letecké armády.

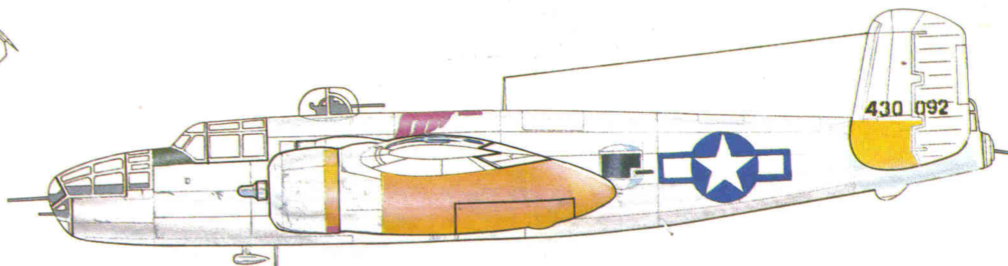
Další „bitevník" B-25J, nyní z výzbroje 823. perutě, 38. bombardovací skupiny, 5. letecké armády USAF. Podle motivu na přídi letounu obdržela výše uvedená peruť přezdívku Tygří hlavy. Kamufláž je tvořena standardními barvami USAF a sériové číslo na SOP tradičně doplňuje identifikační barva dané perutě — modrá, nanesená i na přední části motorových gondol.

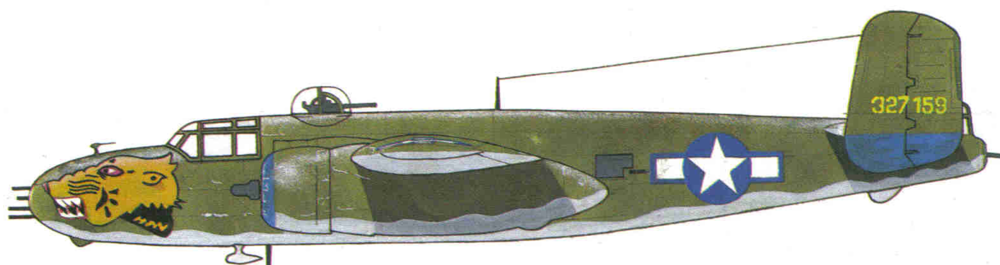














Snímek zachycuje přistání nové dvoumístné verze typu Su-27 na palubě lodi Admirál Kuzněcov. (Foto: Tass)

A new two-seat Flanker derivative during carrier landing approach. It's distinctive teature is the side-by-side cocpit arrangement. (Foto: Tass)

Nová technika sovětského námořního letectva

ing. Martin Mamula

V souvislosti s nástupem nové kategorie plavidel — klasických letadlových lodí do výzbroje sovětského námořnictva (viz. HPM 3/91 str. 2) a snahou rozšířit bojové možnosti starších, již zavedených nosičů letadel, řeší sovětské konstrukční kanceláře (OKB) poměrně rozsáhlé vývojové programy zaměřené na námořní leteckou techniku.

Z letounů, které se již objevily na palubě první sovětské letadlové lodi Admirál Kuzněcov (dříve Tbilisi), na sebe zpočátku největší pozornost strhla námořní úprava stíhacího Su-27 označovaná Su-27K (viz. HPM 3/91 str.).

Neméně zajímavým strojem je další námořní verze téhož letounu, která se na palubě Kuzněcova zřejmě objevila až po jeho opravě a doplnění výzbroje a výstroje v létě loňského roku. Nové „sůčko" si sice zachovává celkovou aerodynamickou konfiguraci typu. Su-27K včetně vodorovné přední plochy (VPP), ale zcela překonstruovaná příď obsahuje dvoumístnou kabinu se sedadly vedle sebe. Modifikované „vírové přechody" vybíhají již od samotné špičky trupu. Mezi další úpravy patří změněná konstrukce příďového podvozku, který se nyní zatahuje směrem vzad do odlišně umístěné podvozkové šachty. Podle zveřejněných fotografií se také dá usuzovat na jinou polohu pomocných přisávacích otvorů, které se zřejmě nacházejí na vnitřních bočních stěnách vstupů vzduchu. Pokud se týká bojového určení tohoto exoticky vyhlížejícího letounu, někteří západní odborníci ho považují za námořní protějšek pozemní cvičně-bojové verze Su-27UB, nelze ale vyloučit příslušnost do jiné kategorie, například mezi dálkové útočné letouny.

Dalším typem OKB Suchého, který okusil palubu Kuzněcova je navalizovaná dvoumístná verze „pětadvacítky" nazývaná Su-25UTG. Jak napovídá označení, Su-25UTG vznikl úpravou „odzbrojené spárky" známé jako Su-28 alias Su-25UT (učebno-trenirovočnyj), přičemž kromě nutného místního zesílení konstrukce je verze „UTG" navíc vybavena přistávacím hákem (odtud písmeno „G" jako „gak" tj. hák v označení). Zatím je z dostupných fotografií obtížné určit zda prototyp Su-25UTG je opatřen sklopnými konci křídel. Vzhledem k malému doletu „pětadvacítky" a trendům v oblasti konstrukce a nasazení útočných letounů, se spíše lze domnívat, že případné série námořní verze „pětadvacítky" budou sloužit „zdomácnění" operačních pilotů na palubách sovětských letadlových lodí a k případným kondičním letům.

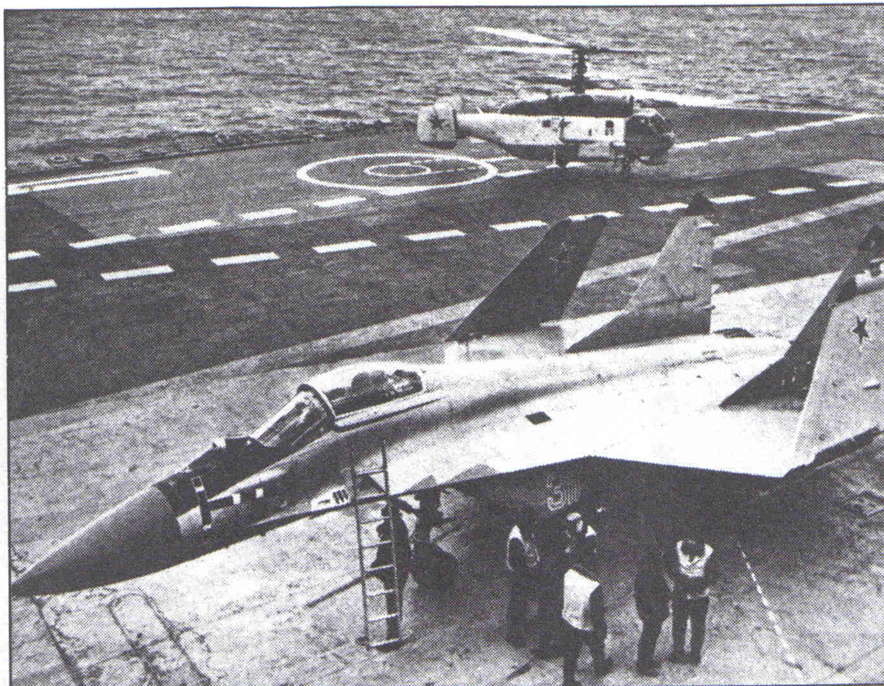
Na rozdíl od „suchojovců", OKB Mikojana přispěla do parku sovětského námořního letectva (AVMF) pouze jedním typem stíhacím MiGem 29K (stejně jako u Su-27 zde písmeno „K" znamená „karabělnyj" tj. palubní). MiG-29K, který bude pravděpodobně patřit mezi hlavní palubní bojové typy AVMF, se od svých pozemních sourozenců zevně odlišuje sklopnými konci křídel s novým „nafouklým" tvarem koncových oblouků nesoucích odlišně uspořádané antény, jiným tvarem infračidla před čelním štítkem kabiny, instalací přistávacího háku a na horním povrchu „vírových přechodů" chybí „žábry"pomocných nasávacích otvorů. Mezi vnitřní odlišnosti patří místní zesílení draku a podvozku, zástavba upravených motorů RD-33K, změny v sestavě letounových systémů a avioniky a také zlepšená protikorozní ochrana nutná v drsných podmínkách námořního provozu. Vypuštění systému pomocných vstupů vzduchu, jehož použití je při „čistém" provozu z paluby lodi zbytečné, poskytlo dodatečný prostor využitelný jak pro zvýšení kapacity palivových nádrží, tak i montáž dalšího vybavení, navíc se díky snížení ztrát ve vstupech „zadarmo" zvyšuje vzletový tah motorů. Předpokládá se, že námořní „devětadvacítky" budou mít k dispozici rozšířený sortiment výzbroje.

Mezi novinky, které se objevily na Kuzněcovu, patří i donedávna neznámá varianta typové řady námořních vrtulníků Ka-27/29, podle mínění západních odborníků určená pro vedení REB. Trup nového stroje je odvozen od útočného a výsadkového vrtulníku Ka-29TB, ale za kabinou pilotů se prudce nezužuje, nýbrž jeho rozšíření pokračuje dále. Proti Kamovu 29TB má

nový stroj odlišně uspořádané antény, jinak umístěnou pomocnou pohonnou jednotku, z boků trupu vystupují objemná pouzdra pro vybavení a vrtulník nenese žádnou výzbroj. Kamuflážní „perličku" představuje označení popisovaného prototypu taktickým číslem 032 a nápisy Aeroflot současně. V budoucnu sovětské válečné lodě pravděpodobně na svých palubách ponesou i nový stroj z líhně sovětských palubních vrtulníků — Kamovovy OKB, údajně označený Ka-34 nebo 41 (v kódu NATO Hokum), který se již několik let podrobuje zkouškám. „Hokum" si zachovává charakteristický konstrukční rys vrtulníků jmenované OKB — nosný systém s dvojicí souosých rotorů, jeho určení je však od starších Ka-25 a Ka-27/29 značně odlišné. Zatímco různé verze naposled uvedených strojů plní na sovětských lodích úkoly protiponorkového boje, pátrání a záchrany, zjišťování cílů a navádění raket, v případě Ka-29TB i přepravy výsadků a jejich palebné podpory, podle starších západních analýz je nový Kamov určen pro stíhací „protivrtulníkové" akce. V současnosti se již uvádí, že Ka-41 vyzbrojený palubním kanónem a řízenými a neřízenými raketami byl navržen pro širší spektrum úkolů zahrnující i doprovod výsadkových vrtulníků a bitevní akce.

Nejvíce „horkou" novinku, která si stejně jako „Hokum" ještě nevyzkoušela paluby sovětských nosičů letadel, představuje nadzvukový Jak-141 patřící do kategorie letounů s krátkým nebo kolmým startem (V/STOL). Na jeho vývoji pracuje Jakovlevova OKB již od roku 1975. Nový stroj, který se poprvé dostal do vzduchu v březnu 1989 byl konstruován jako budoucí náhrada starších Jaků 38, které již v plné míře nesplňují na ně kladené požadavky. Po svém předchůdci „stojednačtyřicítka" zdědila uspořádání pohonné skupiny se dvěma zdvihovými motory za kabinou a jedním hlavním motorem s vektorovatelným tahem. Ten má ale pouze jednu výstupní trysku a navíc je vybaven přídavným spalováním. Mezi zajímavé rysy nového Jaku patří použití elektroimpulsního řízení, široké uplatnění slitin hliníku a lithia a uhlíkových kompozitů. Stejně jako u všech sovětských stíhacích letounů poslední generace je jeho křídlo opatřeno „vírovými přechody". Protiletadlová výzbroj letounu je v podstatě shodná s MiGem 29 — kanón ráže 30 mm, protiletadlové řízené rakety R-27 a R-73 a od modernizovaných verzí MiGu-29 si Jak-141 navíc vypůjčil palubní radiolokátor „Žuk". Obratnost popisovaného stroje je prý také jen nepatrně horší než u „devětadvacítky". Vzhledem k potížím s financováním vývoje Jaku 141 se OKB snažila získat podporu pro dokončení vývoje v zahraničí — mimo jiné v Indii a Itálii. Náhlý konec těmto snahám však učinila Gorbačovova vláda. Jedním z jejich posledních kroků těsně před srpnovým pokusem o vojenský převrat bylo právě zrušení vývoje Jaku 141.

OKB Jakovleva také údajně pracuje na vývoji palubního letounu včasné výstrahy a řízení, tedy obdobě amerického E-2 Hawkeye. Ovšem po zrušení vývoje Jaku 141 je i osud tohoto programu více než nejistý. Vývoj podobné úpravy nákladního An-74 byl prý zastaven již dříve. Budoucí vývoj sovětských palubních letadel bude kromě ekonomických problémů také silně záviset na vnitropolitickém vývoji. Tuto skutečnost není třeba rozsáhle komentovat, stačí jen uvést, že například „rodiště" sovětských nosičů letadel — loděnice v Nikolajevě i zkušební základna AVMF v Saki leží na území Ukrajiny.



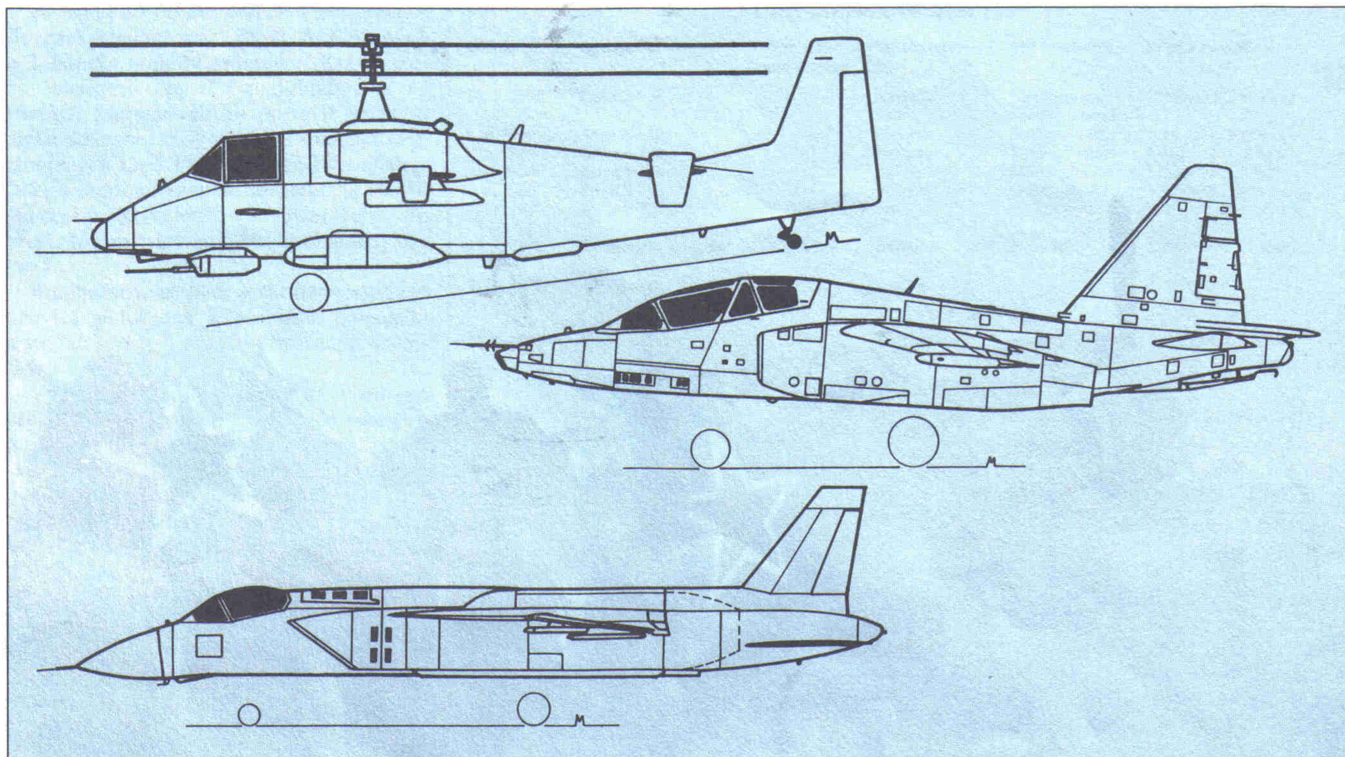
Palubní MiG-29K. Mezi zajímavé detaily patří podlouhlý kapkovitý kryt na levé straně přídě letounu zhruba na úrovni počátku „vírového přechodu". Pod ním se zřejmě ukrývá výsuvná hubice systému pro doplňování paliva za letu. (Foto: Krylja Rodiny)

A navalised MiG-29K on the flight deck of the first Soviet true aircraft carrier Admiral of the Fleet Kuznetsov (ex Tbilisi). Very interesting detail of the aircraft is a small blister fairing on the left fuselaga side (above strake leading edge/fuselage junction). It probably houses retractable refuelling probe. (Foto: Krylja Rodiny)



Další přistávající Suchoj, tentokrát Su-27K. Na rozdíl od pozemních „sedmadvacítek", které mají flaperony, jsou na odtokové hraně křídla zobrazené verze zavěšeny dvoudílné štěrbinové vztlakové klapky a klasická křidélka. Mezi další odlišnosti od pozemních verzí patří jiné umístění infračidla, které je nyní kvůli výhledu z pilotní kabiny umístěno vpravo před jejím čelním štítkem a instalace výklopné hubice pro tankování za letu na levé straně přídě trupu. V popředí dvojice autonomních palebných jednotek systému protivzdušné obrany na malé vzdálenosti (v kódu NATO CADS-N-1). (Foto: Tass)

Another Sukhoi about to land—Su-27K Flanker D long-range naval fighter. This photo claerly shows several differences from the land-based versions (see HPM 2 and 3/91). Compared to the flaperons on the land-based Flankers, the Su-27K features ailerons and slotted flaps divided at the wing fold. To improve visibility from the cockpit, the infra-red sensor was repositioned slightly to right. On the left fuselage side under the windshieled is an air refueling probe housing. This photograf also depicts a pair of autonomous fire units „CADS-N-1" combined gun/missile close air defence system. (Foto: Tass)



Su-27 pro Čínu

S tíživou ekonomickou situací SSSR souvisí intenzivní snaha o vývoz sovětské bojové techniky i do zemí, které se dříve na seznamu zákazníků nemohly objevit z vojensko-politických důvodů.

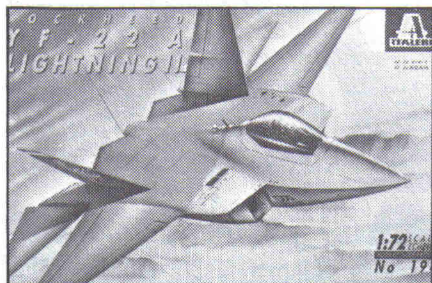
Po různých překvapeních, jakými byly například nabídka MiGů 29 Švýcarsku nebo MiGů 31 Izraeli, přichází nečekaná zpráva z nejlidnatějšího státu světa. Po zhruba třiceti letech přerušení spolupráce ve vojenské oblasti mezi Čínskou lidovou republikou a SSSR tyto dva státy podepsaly rozsáhlý zbrojní kontrakt. V jeho rámci Čína dostane 22 letounů Su-27, budou pravděpodobně umístěny na ostrově Hainan Dao v Jihočínském moři. Odtud značný akční radius letounu (uvádí se asi 1 500 km) pokrývá nejen území Vietnamu, Laosu, Thajska, Kambodži a části Barmy (státy ležící na poloostrově Zadní Indie), ale i Taiwanu a části Filipin. Předpokládá se, že sovětsko-čínská dohoda obsahuje dodatek zakazující nasazení čínských „sedmadvacítek" v blízkosti sovětských hranic.

Není bez zajímavosti, že vloni byl v Číně také předváděn bitevní Su-25 a domácí piloti si mohli vyzkoušet jeho řízení.

Nákup stíhacích letounů Su-27 Čínou vyvolal značné znepokojení na Taiwanu. Vzhledem k potížím s vývojem vlastního stíhacího letounu Ching-kuo a neúspěchu pokusů o nákup strojů F-16, případně Mirage 2000, se Taiwan rozhodl posílit své letectvo odkoupením čtyřiceti (z toho šest „spárek") Kfirů C7, které vyřazuje izraelské letectvo. Jelikož letouny pohánějí motory General Electric J-79, k prodeji je nutný souhlas USA.

Zatím co Čína nakupuje typ starší, již několik let zavedeny ve výzbroji sovětského vojenského letectva, sousední Indii byly jako alternativa k domácímu programu lehkého bojového letounu LCA (viz L+K 17/91) nabídnuty dvě horké novinky sovětského leteckého průmyslu. OKB Mikojana nabízí svůj nový typ označovaný MiG-30. V podstatě se jedná o MiG 29 s rozsáhlejším zbraňově-navigačním vybavením, které rozšiřuje jeho možnosti v boji s pozemními cíli včetně použití protizemních řízených raket.

„Suchojovci" přicházejí se zcela novým, dosud „papírovým" letounem, nazvaným Su-37. Stroj má mít údajně aerodynamickou konfiguraci shodnou se švédským JAS-39 Gripen, vzletová hmotnost je odhadována na 13 tun. K pohonu bude sloužit motor AL-31F, tedy pohonná jednotka již použitá ve stíhacích Su-27. Podle sovětského vyjádření by prototyp nového Suchoje mohl létat do jednoho roku pokud Indie projeví zájem.



RECENZE
ITALERI YF-22/YF-23



Nedlouho po zveřejnění prvních údajů o nových prototypech letounů ATF přišla pružná italská firma Italeri na trh s jejich plastikovými modely v měřítku 1/72. Na rozdíl od předchozích ve spěchu vydaných stavebnic horkých novinek, jako MiG 37 Ferret, MiL Mi 28 či F-19A, které mají s originály pramálo společného, Lockheed YF-22 i Northrop YF-23 jsou skutečně kopiemi reálných předloh. O naprosté rozměrové věrnosti je těžko polemizovat, neboť oba stroje dodnes podléhají značnému utajení a veškeré publikované výkresy absolutní přesností vynikat nemohou. Cílem této recenze tedy není porovnávat kity s podklady na originál, ale spíše je popsat případným zájemcům o jejich koupi. Většina panelů je pozitivně ryta, povrch působí vcelku jemným dojmem. Nevelký počet dílů jde snadno sestavit, i když se nevyhneme tmelení, zejména v oblasti napojení ocasních ploch, trochu tmelu vyžadují i překryty kabin, přestože do trupu poměrně dobře zapadají. Oba modely umožňují otevřít vrata pumovnice na břiše, vzhledem k malému množství publikovaných detailů této části strojů bych to osobně nedoporučoval. Vstupy i trysky motorů jsou u YF-23 v trupu zaslepeny, u YF-22 umožňují vstupy „průhled" trupem a bude lépe je dodělat, stejně jako zatmelit okolí trysek. Interiéry kabin výrobce vybavil sedačkami, palubními deskami i přístrojovými panely, jejich věrnost originálu je ovšem diskutabilní, opět vzhledem k malému množství otištěných informací. Podvozek působí slušným dojmem, do modelů je nutno vlepit závaží, aby nepadaly „na ocas". Díly obou stavebnic vcelku dobře lícují, snad jen u YF-23 musíme upravit oblast napojení polovin křídel. Kity doplňují přehledné vícejazyčné návody, dobře srozumitelné i úplným začátečníkům. YF-22 nabízí kamuflážní schéma prvního prototypu, YF-23 obou létajících strojů. Pěkné obtiskové aršíky odpovídají obvyklé kvalitě Italeri.

Přestože ani jeden z popsaných modelů si nečiní nároky na excelentní objekt soutěžního stavění, jistě uspokojí příznivce moderního letectva, kteří chtějí vytvořit kompletní sbírku amerických strojů, neboť sériové F-22 se od prototypů budou patrně lišit a typ F-23 se nejspíše vůbec vyrábět nebude. Rovněž začátečníkům lze oba kity doporučit pro jejich snadné sestavení a cenovou dostupnost.

IP



Stíhací Lavočkiny La 5FN náležející 1. Československému stíhacímu pluku v SSSR zapůsobily hned po svém příletu na Tri duby silným a povzbuzujícím dojmem na povstaleckou posádku.

The Lavotchkin La 5FN fighters of the 1. Czechoslovak fighter regiment were a big morale boost for the defenders in the Slovak uprising.

SLOVENŠTÍ LETCI ZA II. SVĚTOVÉ VÁLKY

Po boku Rudé Armády

Dr. Jiří Sehnal, Jiří Rajlich

Letci, kteří 31. srpna 1944 přeletěli frontu a dále ti, kteří v průběhu Slovenského národního povstání byli odesláni do sovětského týlu, zahájili v polském Przemyslu už 24. září praktické přeškolování na sovětské letouny, které jim zatím zapůjčil 41. výcvikový letecký pluk Rudé armády. 13. října byla tato skupina oficiálně označena jako Čs. výcvikové středisko pod velením českého štábního kapitána J. Klána.

Již o dva dny později bylo připraveno odletět na pomoc povstání 14 posádek bitevních Iljušinů Il-2 Šturmovik a 14 stíhacích pilotů s La-5 FN. V té době se však povstání dostalo do tak obtížné situace, že k vyslání leteckých jednotek už nedošlo a naopak se přes frontu vrátili i ti příslušníci Kombinované letky a 1. čs. stíhacího pluku, kteří na Slovensku bojovali až do konce.



Výcvik palubních střelců pro bitevní Iljušiny Il 2 probíhal i na tomto poněkud jednodušším trenažeru.

Training of the Ilyushin Il 2 gunners was very primitive indeed.

29. října do funkce velitele všech československých jednotek v SSSR, formovaných u 2. letecké armády generála s. Krasovského jmenovali českého podplukovníka L. Budína, kterému uložili postavit leteckou divizi složenou ze dvou pluků stíhacích (vyzbrojených La-5 FN), jednoho bitevního (s Il-2) a jednoho bombardovacího (s Pe-2). Na druhý den na letišti v Przeworsku začalo přeškolování slovenských mechaniků na La-5.

Bombardovací pluk nakonec postaven nebyl a nedostatek technického personálu a střelců pro Il-2 se řešil přidělením sovětských vojáků.

Výcvik probíhal pomalu a to nejen pro přechodný nedostatek letadel, ale také pro nestejnou úroveň leteckého umění slovenských pilotů. Těm méně zkušeným, kteří dosud létali na starých dvouplošnících, činil přechod na moderní stroje potíže a došlo k řadě havárií.

1. čs. smíšená letecká divize v SSSR, složená z 1. a 2. stíhacího a 3. bitevního pluku, byla založena 25. ledna 1945 a podřízena 8. letecké armádě generála V. N. Ždanova. Slovenští letci tvořící přes 70 procent létajícího personálu, byli zastoupeni i ve velitelských funkcích, major J. Trnka byl zástupcem velitele divize, 2. stíhacímu pluku velel štábní kapitán I. Haluzický a 3. bitevnímu pluku major M. Guljanič.

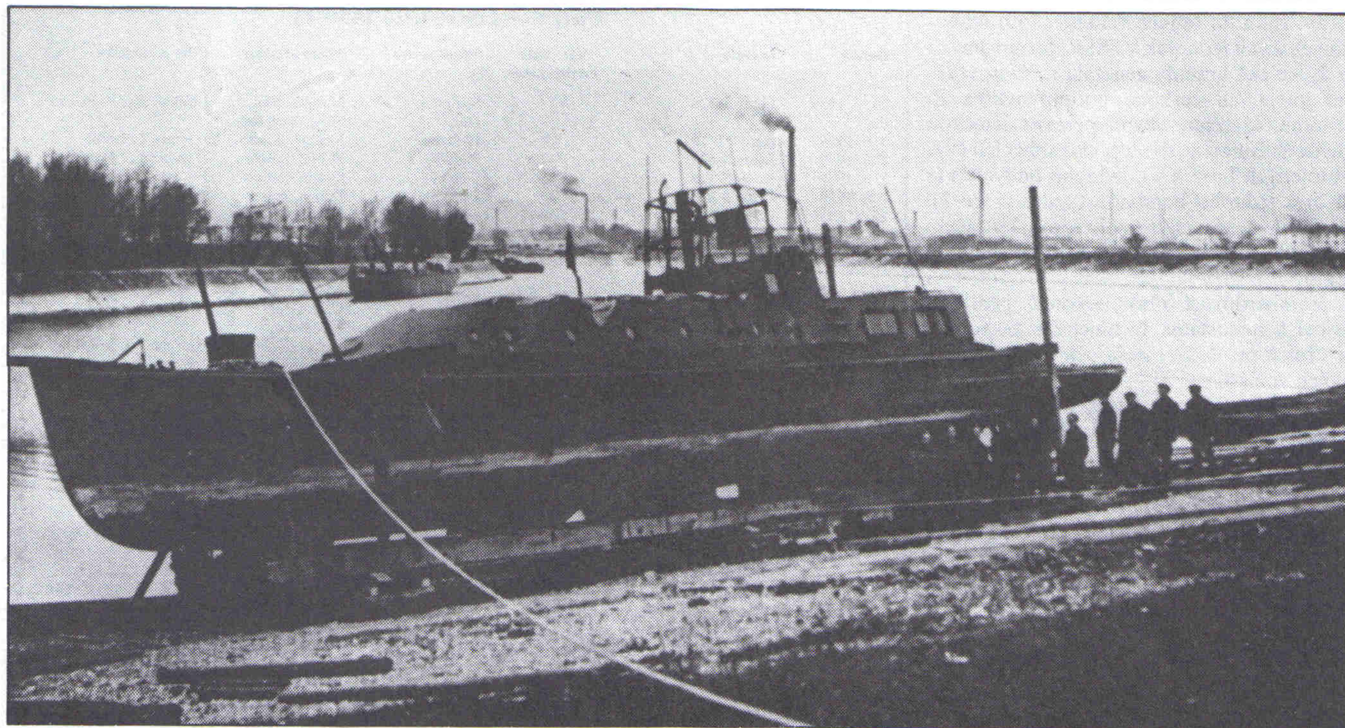
20. února se 1. a 3. pluk přemístily blíže k frontě na letiště Iwonicz, zatímco 2. pluk, který stále neměl své letouny, se dále cvičil na letadlech 41. výcvikového leteckého pluku v Przemyslu. (2. pluk dostal vlastní letadla až na přelomu dubna a května a jednalo se vesměs o La-7 a několik La-5 FN.) V době od 1. do 8. dubna proběhly u obou pluků v Iwonicz prověrky bojové připravenosti s dobrým výsledkem a 13. dubna se oba pluky po krátkém soustředění v Katowicích přesunuly na letiště Poremba, vzdáleném jen 20 km od linie fronty.

Od 14. dubna byly oba pluky nasazeny do bojů ostravské operace. Il 2 pod ochranou stíhačů útočily proti nepřátelské technice a podporovaly pozemní vojska v prostoru Ostrava, Opava a Těšín. Letci 1. smíšené divize v dubnu a květnu 1945 provedli celkem 567 bojových letů, sestřelili jeden nepřátelský letoun (Fw. 190) a dva poškodili (Fw-190, Bf-109), svrhli 90 tun pum a vystříleli přes 600 raket RS82. Stíhací pluk v bojových operacích ztráty neměl, pouze jedna La-5 FN havarovala při startu a její pilot zahynul. Bitevní pluk přišel v boji o tři letouny a dvě posádky padly. Poslední nálet podnikla sedmičlenná sestava Il-2 na nádraží v Těšíně dne 2. května 1945.

V polovině května se divize soustředila na letišti v Albrechtičkách s 27 La-5 FN, 54- La-7, 4 La-5 UTI, 24 Il-2, 2- UIl-2 a několika Po-2 a Junkersy W-34. 18. května přiletěla do Prahy a její letouny přistály na letišti v Letňanech. Prvý červnový den proběhla slavnostní přehlídka divize před prezidentem republiky a k 20. červnu 1945 byla jednotka uvolněna ze svazku Rudé armády a zakrátko byla přeměněna na 4. leteckou divizi nově vznikajícího československého letectva a dislokována na Slovensko.

Úlety slovenských letců 1939-45

Datum	Letadlo	Výr. číslo imatrikulace	Místo startu	Místo přistání	Pilot a posádka
16. 3. 1939	Letov Š-328		Slatinské Doly	Marmarošská Sihoť, Rumunsko	J.Mikulecký, V. Pálka
7. 6. 1939	Aero Ab-101	15	Piešťany	Krakov, Polsko	J. Hrala, L. Ivanič
7. 6. 1939	Letov Š-328	342	Piešťany	Deblin, Polsko	J. Gablech, I. Řehák
7. 6. 1939	Letov Š-328	155	Piešťny	Deblin, Polsko	J. Lazar, F. Knotek
7. 6. 1939	Letov Š-328	344	Piešťany	Deblin, Polsko	J. Káňa, K. Valach
22. 6. 1939	Letov Š-328	250	Nitra	havarie ještě na Slovensku	P. Rajták, J. Krošlák +
12. 6. 1940	Beneš-Mráz Be-555	OK-OLO	Bratislava	Novi Sad Jugoslávie	J. Procházka, B. Sklář
20. 6. 1941	Avia B-534		Spiš. Nová Ves	nouzově u Užhorodu Maďarsko	P. Horváth
18. 4. 1943	B-71	19 V-3	Trenčianské Biskupice	Kestanelike Turecko	A. Vanko, J. Koman, J. Bžoch, L. Pollák a L. Slezák
9. 9. 1943	Messerschmitt Bf-109 G		Anapa	SSSR	A. Matušek
9. 9. 1943	Messerschmitt BF-109 G		Anapa	SSSR	L. Dobrovodský
13. 9. 1943	Messerschmitt Bf-109G		Anapa	SSSR	A. Gerič, V. Tkáčik
2. 8. 1944	Heinkel He-111	5313 S-82	Tri Duby	Kunča SSSR	L. Koza, B. Rohál, T. Baláž, J. Mikuš, R. Vesperín, V. Fejka, A. Korecký, V. Grúň
4. 8. 1944	Focke - Wulf Fw-58	454	Mokraď	Čortkov SSSR	M. Lisický, V. Gabriš, A. Počiatok, K. Šmidke, M. Ferjenčík
20. 8. 1944	Junkers W-34	1600	Poprad	Lvov SSSR	K. Novotný, M. Nahálka, J. Gucman, J. Špririak, F. Strachota, F. Targoš
27. 8. 1944	Klemm K1-35 D		Prešov	Lvov SSSR	M. Žinka, G. Stohwasser
29. 8. 1944	Praga E-39		Piešťany	havaroval ještě na Slovensku	A. Gerič + A. Šingliar +
30. 8. 1944	Focke-wulf Fw-189		Trenčianské Biskupice	Debica SSSR	J. Setvák, G. Kurpel, S. Lešnický, J. Sedlický, I. Soliar, J. Bartoš
31. 8. 1944	Junkers W-34	1610	Prešov	Kalinovo SSSR	J. Škovránek, P. Molčán, K. Holeček, M. Rybár, K. Baláž, A. Sokol, K. Materný, A. Zelenay, J. Mišovich
31. 8. 1944	Letov Š-338	17	Prešov	havárie při startu	M. Jacko, K. Machánek, M. Lesík
31. 8. 1944	Letov Š-338	54	Prešov	Husiatyn SSSR	J. Zachar, V. Kitner, O. Skrňák
31. 8. 1944	Letov Š-328	266 B-10	Prešov	Lvov SSSR	Š. Smrek, J. Jeráb, L. Horváth
31. 8. 1944	Letov Š-328	159	Prešov	Lvov SSSR	L. Michalko, M. Vančo, J. Krajčovič
31. 8. 1944	Letov Š-328	412	Prešov	Kuněvo SSSR	J. Gron, Š. Miko, N. Ivanko
31. 8. 1944	Letov Š-328	411	Prešov	Lvov SSSR	P. Chebeň, M. Markech, K. Mičko
31. 8. 1944	Letov Š-328	148 B-5	Prešov	Lvov SSSR	K. Farský, T. Gajdoš V. Schwarz
31. 8. 1944	Letov Š-328	247	Prešov	Lvov SSSR	D. Výrostko, J. Kuprowski, F. Bereghászi
31. 8. 1944	Focke-Wulf Fw-44	637	Prešov	Lvov SSSR	R. Palatický, K. Geletko
31. 8. 1944	Klemm Kl-35 D	3313	Prešov	Lvov SSSR	M. Žiaran, K. Zubo
31. 8. 1944	Messerschmitt Bf-109 G-6	161713	Prešov	Lvov SSSR	F. Hanovec
31. 8. 1944	Messerschmitt Bf-109 G-6	161742	Prešov	Lvov SSSR	R. Božík
31. 8. 1944	Avia B-534	364	Prešov	Lvov SSSR	J. Páleníček
31. 8. 1944	Avia B-534	158	Prešov	Lvov SSSR	A. Droppa
31. 8. 1944	Avia B-534	181	Prešov	Lvov SSSR	A. Mönnich
31. 8. 1944	Avie Bk-534	512	Prešov	Lvov SSSR	B. Siemenský
31. 8. 1944	Klemm Kl-35 D	3309	Prešov	Lvov SSSR	F. Kubal, J. Lustig
31. 8. 1944	Focke-Wulf Fw-189	310	Prešov	Lvov SSSR	R. Galbavý, J. Samaš, A. Meško, T. Bardiovský
31. 8. 1944	Focke-Wulf Fw-189	328	Prešov	Lvov SSSR	A. Hauliš, Š. Džunko, J. Galba, L. Bergar, C. Hlavoň, K. Zeleník
31. 8. 1944	Focke-Wulf Fw-189	340	Prešov	Lvov SSSR	L. Pivarček, Š. Galbavý, J. Mejo, P. Šukala, Š. Jurkovič
31. 8. 1944	Focke-Wulf Fw-189	316	Prešov	Kalinovo SSSR	J. Slivka, P. Gašparovič, F. Štulák, M. Bališ, Š. Sloznek
31. 8. 1944	Focke-Wulf Fw-189	315	Prešov	Lvov SSSR	J. Holka, K. Harvan, M. Jančovič, P. Majstrík
31. 8. 1944	Focke-Wulf Fw-189	327	Prešov	Lvov SSSR	J. Videršpan, F. Miškovič, E. Rizman, L. Libo
31. 8. 1944	Klemm Kl-35 D		Spišská Nová Ves	Brody SSSR	M. Guljanič, J. Jakob
31. 8. 1944	Letov Š 328	403	Spišská Nová Ves	Lvov SSSR	J. Gurský, F. Wagner
4. 9. 1944	Savoia Marchetti SM-84		Mokraď	Kyjev SSSR	V. Grúň a partyzánská delegace
13. 9. 1944	Klemm Kl-35 D		Tri Duby	Stubno SSSR	T. Gašparovič
25. 10. 1944	Junkers W-34	8165	Tri Duby	Přemyšl Polsko	L. Jasík, S. Tocauer a další
25. 10. 1944	Letov Š-328	296 S-34	Tri Duby	Přemyšl Polsko	M. Bělopotocký a další
25. 10. 1944	Messerschmitt Bf-109 G-6	161742	Tri Duby	havaroval u Hermanovců	M. Kubovič +



Historie čs. dunajské flotily do r. 1939

(Dokončení)

Ing. René Grégr

S tímto materiálem začínal „Oddíl čs. válečného loďstva pro Dunaj“ zřízený rozkazem MNO ze dne 20. 12. 1919, a který oním dnem nahradil dosavadní „Námořní prapor v Bratislavě“. Mimochodem stejným rozkazem byl zřízen obdobný útvar i pro Labe se sídlem v Litoměřicích, ten ale nikdy nenabyl významu a brzy zanikl začleněním do ženijního vojska. Oba tyto oddíly byly ovšem početně silné a ke dni 31. května 1920 měly 64 důstojníků a 931 členů mužstva.

Několik dnů poté, dne 8. června 1920 hlásilo 34. (lodní) oddělení MNO Generálnímu štábu, že všechny hotové velké čluny byly z prostoru Labe odeslány po železnici na Dunaj a že již bylo započato s přípravami pro výstavbu flotily motorových člunů s dílenskými zařízeními v Bratislavě. Tento den tedy možno považovat za datum vzniku naší Dunajské flotily, ač tato oficiálně takový název nikdy nenesla.

Rozkazem ministra Udržala z 15. prosince 1921 dosavadní oddíly vál. loďstva splynuly se ženijním vojskem a ke dni 1. 1. 1922 byl v Bratislavě zřízen samostatný „Vodní prapor“ (brzy ale přejmenovaný na „Mostní prapor Arsenál“). Vodní prapor měl tento plánovaný stav: 25 důstojníků, 31 poddůstojníků a 340 vojínů.

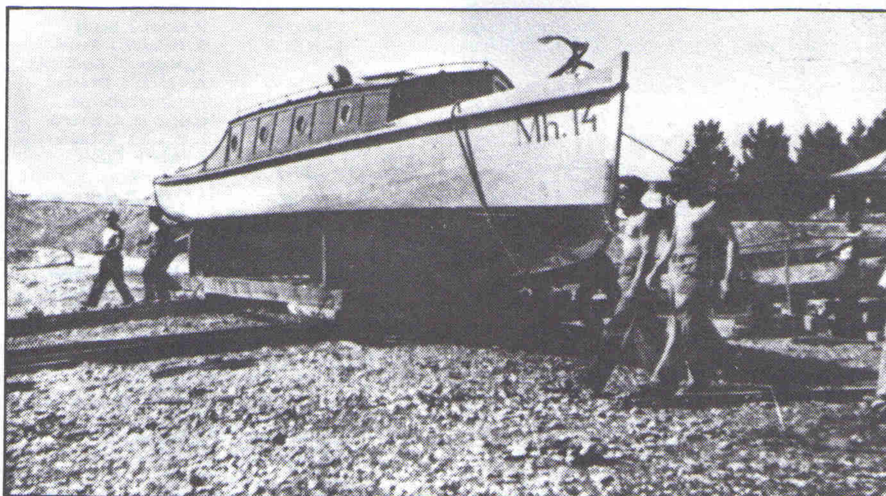
Jeho lodní stav byl koncem roku 1922 tento:

	Výtlak	Rozměry v m	Motor	Rychlost
Md 1,2	23,5 t	20,-× 4,-× 1,30 l	DM=220 ks	25 km/h.
Ms 5,6	9,-	16,×2,8× ×0,80 l	Benz=55 ks	19
Mh 11-16	5,-	12,5×2,4× ×0,65 l	Benz=60 ks	28
Mv 25—30	3,5	9,-× 2,2×0,65 l	Benz×90 ks	22
M 31, 32	1,2	7,-× 1,6×0,30 l	Benz=12 ks	16

Údaje jsou převzaty z oficiální ročenky a neodpovídají vždycky přesně skutečnosti, především co do rozměrů a vůbec ne již co do výtlaku, který zde byl nahrazen zřejmě vahou prázdného a nevystrojeného trupu člunu. Ročenka uvádí pro prvé 3 kategorie člunů místo stavby Ústí n/L a rok stavby 1920 (u člunů Mh pak rok 1922). Vlečné vozy (Mv) byly známy c. k. armádě jako tzv. Pionierboote a byly používány při stavbě pontonových mostů na velkých řekách, proto i jejich výkon motorů.

Mv 27 a 28 byly postaveny v Budapešti r. 1917, Mv 29 a 30 byly koupeny r. 1919 jako novostavby v loděnici v Linci a Mv 25 a 26 byly r. 1918 stavěny v Ústí. Poslední 2 malé otevřené čluny M 31 a 32 byly koupeny po válce v malé soukromé loďařské dílně ve Vídni, která je stavěla jako palubní čluny pro rakouské válečné lodi.

Ve výkazu stavu mostního praporu Arsenal ke konci roku 1924 se však kromě již uvedených člunů objevují i další o jejichž pů-



Strážní člun Mh 14 ze série Mh 11—16, dokončený v Ústí r. 1922.

The Mh 14 guard boat from a seies Mh 11—16 completed in Ústí by 1922.

vodu či technických údajích mnoho nevíme. Výjimku tvoří Mi 20 a Mi 21 o nichž dokumenty hovoří, že byly koupeny přes formu Motor Company v Praze VII v r. 1924 a že montáž provedla ústecká loděnice. Ve skutečnosti však šlo o čluny touto loděnicí stavěné a v roce 1918 nedokončené. Montáž nebyla montáží, ale přestavbou na minonosky pro 6 říčních min. Proto dodání až během roku 1924. Tyto čluny byly 17 m dlouhé a 2,9 m široké a 1 Dieselmotor jim dával rychlost 21 km/h. Výtlak je udáván asi 33 t. Nesly rovněž 2 těžké kulomety.

Nově se ve výkazu 1924 objevují i čluny OMs 17 a 18 s rozměry vcelku podobnými Mh 11—16, a je tedy možné, že šlo o sesterské čluny, postavené také v Ústí.

Přes poměrně velké množství člunů, nepředstavoval člunový stav mostního praporu nějakou bojovou sílu a toto konstatoval na podzim 1924 i branný výbor sněmovny, který dokonce označil naše dělové čluny za „paskvil bojových člunů". Ministr na to ovšem odpovídal, že není zapotřebí rozmnožovat stav našeho „loďstva" na Dunaji a že výstavba „moderního ozbrojeného loďstva" se musí díti postupně a promyšleně, a že je navíc nákladná.

Nicméně MNO se kritikou zřejmě zabývalo víc, než bylo ochotno připustit, neboť ze zprávy 20. (ženijního) odd. MNO kontrolnímu sboru Vojen. správy datované 29. 4. 1926 vyplývá, že již v průběhu roku 1925 jednalo s rakouskou vládou o nákupu 3 hlídkových lodí typu WELS, tj. plavidel o délce 45 m, normálně nesoucích 2 děla ráže 66 či 75 mm, která nečinně a neozbrojena kotvila v rakouské loděnici, neboť chudá a nepatrná armáda Rakouské republiky je vůbec nepotřebovala. Rakousko je proto hodlalo prodat a nejdříve sondovalo v rámci dobrých sousedských styků u nás, jenže MNO nemělo údajně dostatek peněz. A až tyto byly v roce 1926 k dispozici, bylo pozdě. O možnosti se dozvěděli Maďaři, a ti ač značně chudší než tehdejší ČSR, peníze pro výhodnou koupi moderních, jen 7—8 let starých lodí, našli. A tak kromě již extistujících 4 lodí se pod maďarskou vlajkou objevily 3 další (GYÖR, BAJA a SOPRON). Nelze přehlédnout, že to byly lodi prakticky stejné velikosti a výkonů, jako měl právě náš pozdější monitor PRESIDENT MASARYK. V případě konfliktu měl protivník na Dunaji absolutní převahu, neboť naše dřevěné 2 dělové čluny, o nichž velitel mostního praporu hlásil, že při střelbě ostrými náboji z namontovaných horských děl, jim hrozí rozpadnutí, se jim vůbec nemohly na odpor postavit. Toto poznání konečně probudilo naše ministerstvo z lethargie. Hlavní štáb MNO proto již v červenci 1926 vyzval ženijní oddělení MNO, aby sdělilo přibližné náklady na opatření 2 dělových a 3 hlídkových člunů, neboť studuje otázku vybudování loďstva na Dunaji. V odpovědi datované 30. 9. 1926 ženijní oddělení nedoporučuje opancéřování existujících 3 větších hlídkových člunů (míněny byly OMh 2 až 5), neboť se hodí již jen jako lodi školní a naopak doporučovalo opatření 2 větších lodí nových. Měly to být buď lodi dělové (s výtlakem až 200 t, výzbroj 2 × PL děla, 2 houfnice a 4 kulomety) nebo lodi hlídkové (asi 60 t, výbroj 2 děla ráže 75 mm nebo 2 rychlopalné malokaliberní kanóny). Oba typy měly být opancéřovány (dělové lodi dokonce pancéřem až 20 mm silným) a jejich rychlost měla být nejméně o 1 km vyšší, než u obdobných lodí maďarských. Tedy 26 km/h u lodí dělových a 37 km/h u hlídkových.

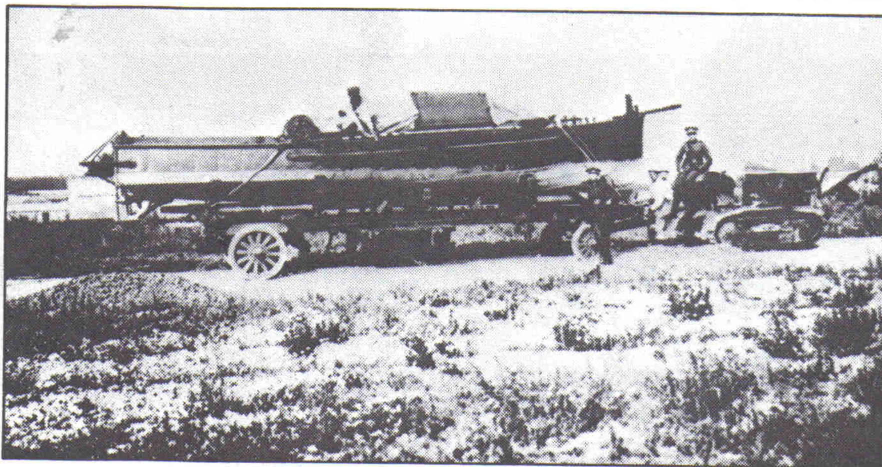
Ženijní oddělení však vyslovilo i závažnou otázku: Má být lodní rota budována jako jednotka bojová či pomocná? A zároveň dodalo, že dosavadní oba tzv. dělové čluny bude nutno nejpozději do 2 let vyřadit, pro jejich sešlost.

V roce 1927 se teda na MNO začali zabývat konkrétně plánem výstavby flotily na Dunaji a došli k názoru, že k plnění úkolů by tato měla sestávat ze 2 monitorů, 3 dělových opancéřovaných velkých člunů s rychlopalnými děly 47 mm, 2 velkých minonosek a většího počtu rychlých hlídkových člunů (nazývaných kluzáky) vyzbrojených kulomety. Větší počet nových silných vlečných motorových člunů měl sloužit zároveň v roli minolovek. (Několik takových bylo mimochodem právě v ona léta objednáno).

Zřejmě již v roce 1927 vstoupilo MNO do jednání se Škodovými závody, které měly od státu pronajatou loděnici v Komárně a pro niž neměly dostatek zakázek. Loděnice měla primitivní zařízení a bylo zapotřebí ji modernizovat. Proto i Škodovka měla eminentní zájem, aby zakázku dostala. Je proto pravděpodobné, že to byla právě Škodovka, která přišla — po obdržení důvěrných informací z MNO o záměru postavení monitorů — s konkrétní nabídkou a možná již i s vypracováným předběžným projektem, ač dokument IV. (technického) odboru MNO Z 31. 1. 1929 hovoří o něčem jiném, totiž o vyžádání nabídky **ministerstvem** v r. 1928. V rozporu s tím je totiž jiný dokument stejného odboru datovaný 1. února 1928, v němž se hovoří o objednávce hlídkové lodi v ceně 6 992 600 Kčs s přesným technickým popisem objednávané lodi, který se víc než nápadně shoduje s později stavěnou lodí.

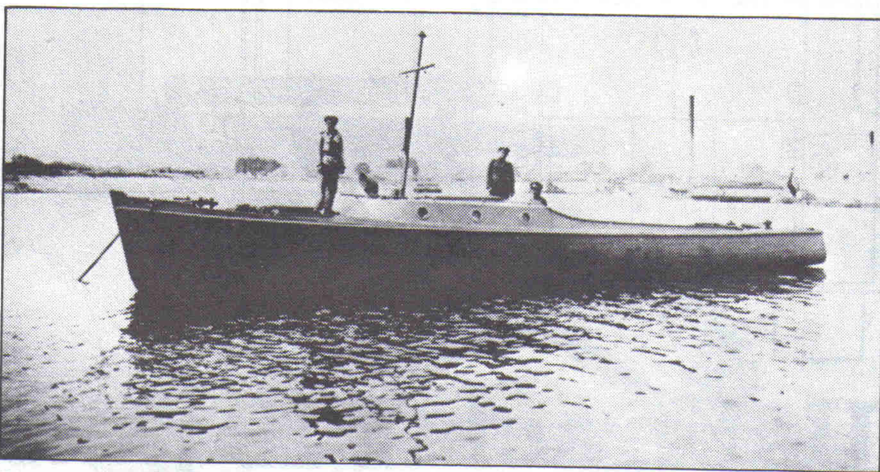
Ať již tomu bylo jakkoliv, nejpozději začátkem roku 1928 bylo MNO rozhodnuto nechat postavit alespoň 1 hlídkovou loď, která však podle technického charakteru byla ve skutečnosti menším či středním monitorem.

Tím začíná historie naší jediné větší válečné lodi na Dunaj, lodi PRESIDENT MASARYK, která bude popsána v některém z nejbližších čísel.



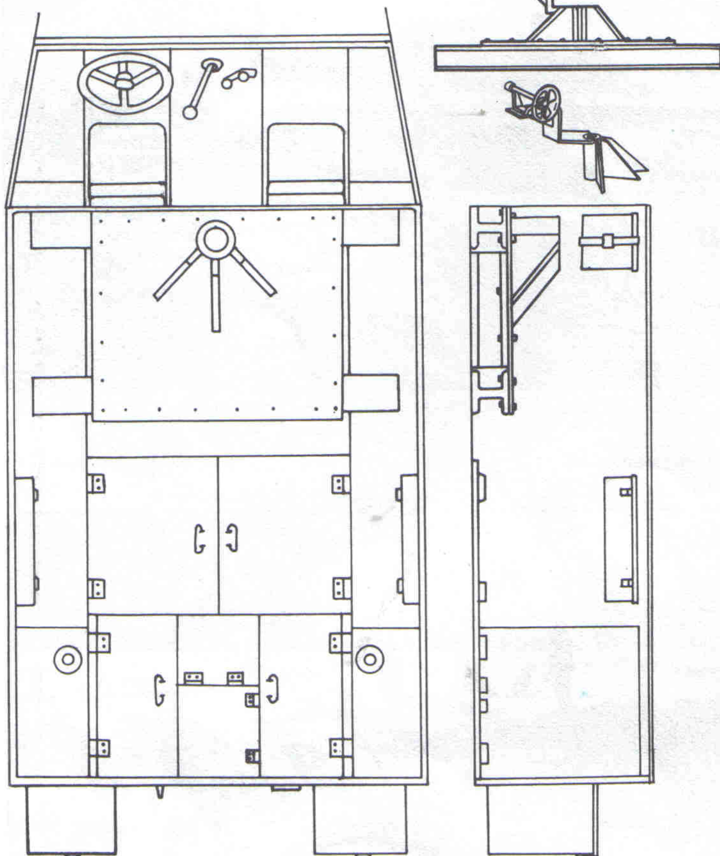
Další snímek staršího malého člunu rakouského původu (Mv později OMvD. V rakouském ženijním vojsku nosily tyto čluny název „Pionierboote".

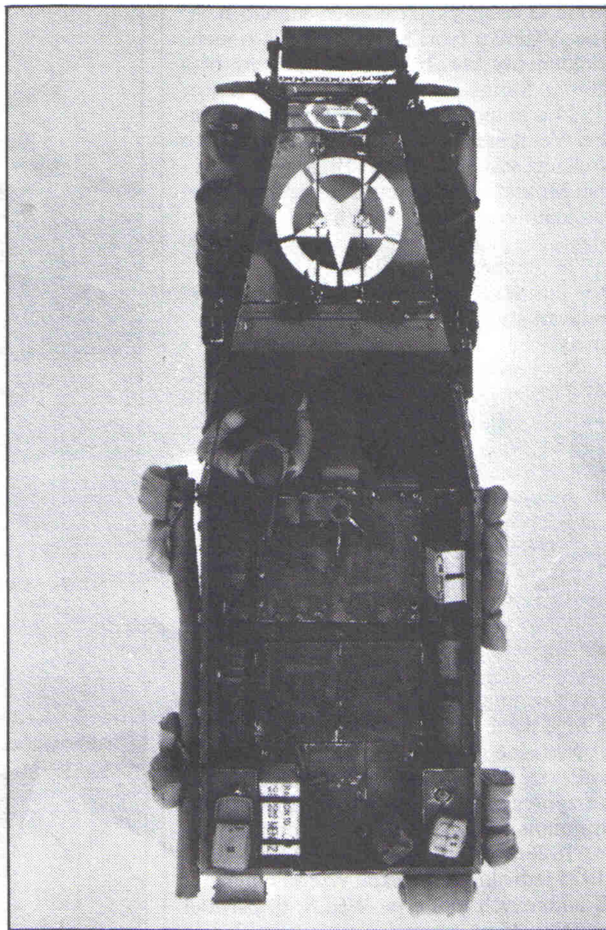
Another picture of a small, older tug boat of the Austrian origin (Mv and afterwards OMvl). In Austrian army they were called „Pionierboote".



Oba čluny Ms byly stavěny pro rak.-uher. námořnictvo v Ústí a na Dunaj přepraveny až v roce 1920.

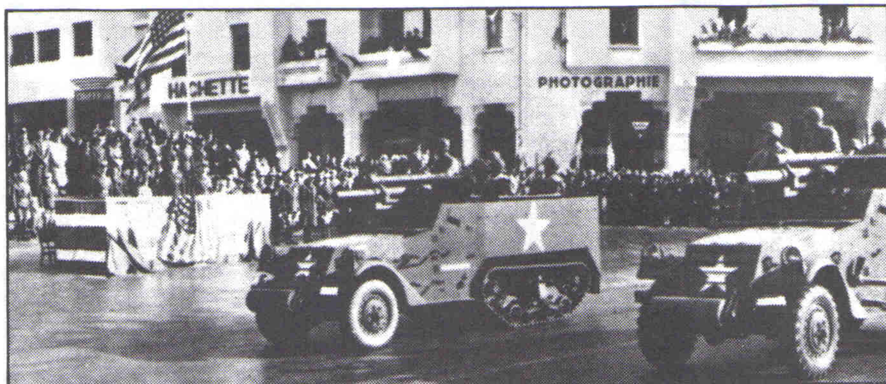
Both Ms boats were built for the Austro-Hungarian navy in Ústí but transfered to the river Danube in 1920.





Halftrack T 19 jako konverze

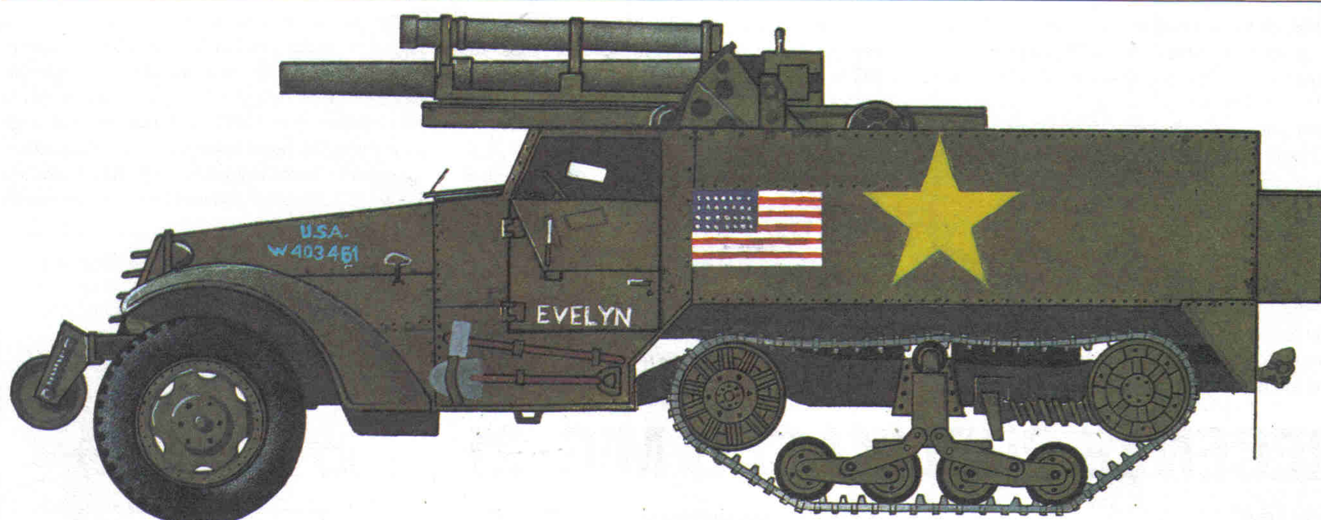
Miloslav Hrabáň



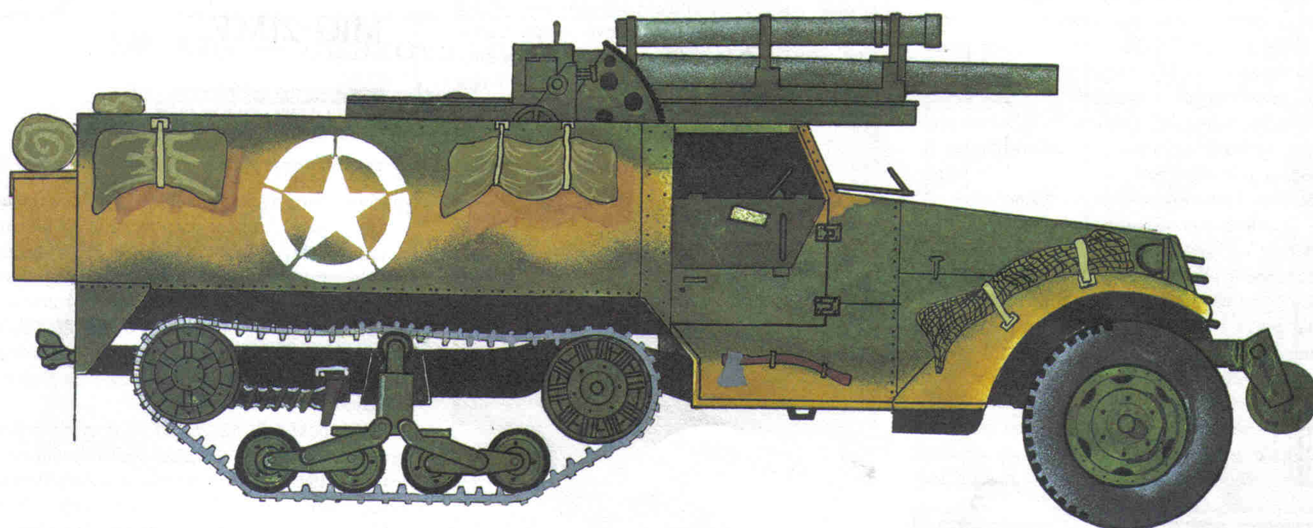
Halftracky T 19 projíždějí při slavnostní přehlídce v Casablance na počest ukončení bojů v severní Africe před čestnou tribunou.

Jako mnozí další nadšenci americké bojové techniky v měřítku 1:35 jsem po určitém čase došel k závěru, že svou sbírku nemohu dále rozšiřovat, neboť vlastním veškeré běžné vyráběné a dostupné typy. V takovém případě je možno jít dále jen cestou získávání velmi drahých resin kitů či výrobou scrachtbuiltů a stavbou konverzí. Širokou škálu možností rozličných méně i více náročných úprav skýtá známý polopásový obrněný transportér M3 Halftrack, vyráběný firmou Tamyia ve třech modifikacích, M3A2 pro dopravu pěchoty, protiletadlový M16 a konečně samohybný minomet M21. Mezi nejzajímavější z celé řady verzí základního typu patří samohybná houfnice T 19, vyrobená v počtu 324 kusů a nasazená v bojích proti Rommelovu Afrikakorpsu i italským vojskům po vylodění na Apeninském poloostrově.

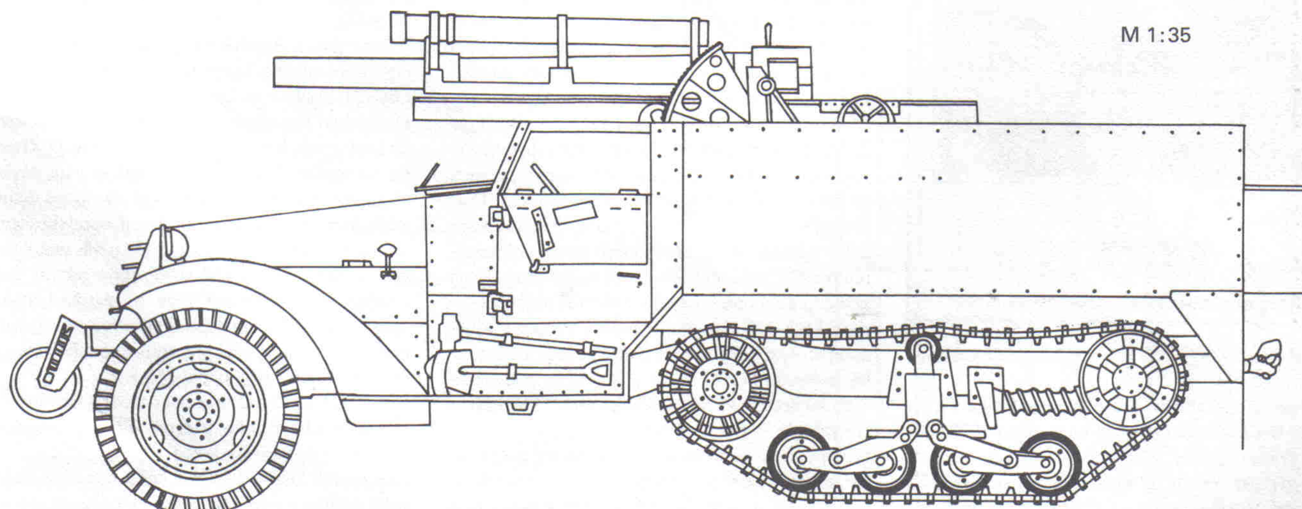
Za základ přestavby jsem jako nejvhodnější použil samohybný minomet M21, vyžadující oproti dalším dvěma Halftrackům Tamyii nejméně úprav. Je třeba vyrobit především novou podlahu bojového prostoru a interiér doplnit palivovými nádržemi (z M21) a boxy na materiál podle výkresu. 105 mm houfnici nabízí Italeri a model je běžně dostupný v našich obchodech. Zde je nutné odstranit především kola s nápravou, štít a jeho úchyty, ty ovšem pouze když se rozhodnete pro T 19 v zobrazené podobě. Publikované fotografie totiž dokazují i existenci určitého počtu vozidel, u nichž zůstal štít kanónu zachován. Časopis Model Fan, který se před lety touto konverzí zabýval, doporučoval použití schránek na materiál, umístěných na vnější straně zadního pancíře, z modelu M16. K tomu sáhne patrně jen ten, komu náhodou zbydou z jiné přestavby, většina ostatních si je bez nesnází vyrobí z polystyrenových destiček sama. Náročnější použijí pro dosažení dokonalého vzhledu pásové části podvozku doplňkového setu firmy Show Modeling, dováženého k nám agenturu GH consult. Při barevné úpravě povrchu jsem sáhl po odstínu Humbrol French Artillery Green, podle mého názoru věrnějšího předloze než většina barev, nabízených jako Olive Drab. Na znázornění opotřebovaného nátěru, zablácení a patiny vůbec panují mezi kitaři různé názory. Této tematice se podrobně věnuje publikace Verlinden Way Vol. II, prodávaná ve vybraných modelářských obchodech v ČSFR a myslím, že ji lze jednoznačně doporučit. Popsaná konverze je vcelku jednoduchá i finančně dostupná, vzhledem k ceně M21 i houfnice na našem trhu, proto se do ní mohou bez váhání pustit i méně zkušení modeláři.



T 19 „Evelyn" bojující v severní Africe v sestavě 2. obrněné divize USA. Stroj je ponechán ve standardním nátěru olivově zelenou a zpestřením markingu se stává výsostné označení v žluté barvě i americká vlajka z papíru nalepená na bocích korby.



Podoba T 19 ze stejné divize o několik měsíců později v průběhu sicilského tažení. Přes základní nátěr olivově zelenou (Olive Drab No.9) jsou naneseny široká pole zemitě žluté (Earth Yellow No.6). Na vozidle se s výjimkou bílých identifikačních hvězd nenachází jiný marking.



RECENZE PUBLIKACÍ O MIG-21

Jiří Lízler

— Metodický zpravodaj KPM Hradec Králové „manual" — MiG-21MF a R, odpovědný redaktor V. Vejvoda, Jiráskovo n. 155, 500 02 Hradec Králové
— Na pomoc plastikovému modelářství — MiG-21MF. J. Martínek (Krčínova 32, České Budějovice), S. Rogl
— Bulletin Zlínek. Odpovědný redaktor J. Štěpán, Štípa 90, 763 14 Zlín 12
— MiG-21, 4+v. o. s., POB 27, 198 00 Praha 9
— MiG-21 Fishbed in Colors, H.-H. Stapfer, Squadron/Signal Publ.

Je paradoxem, i když nikoli překvapením, že publikace seznamující modeláře s podrobnostmi typu představujícího dlouho páteř našeho stíhacího letectva se jim dostávají do ruky až v době, kdy toto krásné letadlo z naší oblohy mizí.

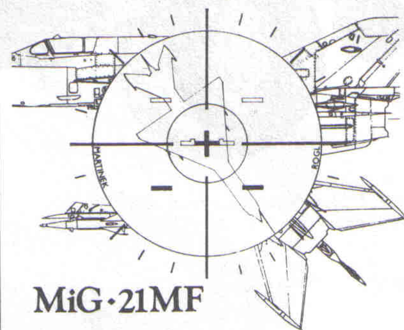
U metodického zpravodaje klubu plastikových modelářů v Hradci Králové „manual MiG-21MF a R" je uveden jenom odpovědný redaktor. Obálka obsahuje sedm dvojlistů A4. Podklady především formou kreseb s rozměrovými údaji včetně dvou průzkumných kontejnerů a náčrtky detailů (podvozky, kabiny, výstupy atd.) i tabulkou podvěšené výzbroje dokumentuje odlišnosti verze R. Obsahují podrobně rozkreslené neobvyklé kamufláže dvou československých průzkumných strojů, MF se žraločí tlamou a osm bokorysů obou verzí z letectev Varšavské smlouvy. Další dvojlist ukazuje rozmístění popisek verze R. Reprodukce fotografie je žel nepoužitelná. Text shrnuje hlavně typické znaky průzkumné verze. Obsahuje tabulku známých sériových čísel včetně pramenů, kde lze snímky těchto strojů nalézt, což se mi líbí.

Všechny náčrtky jsou bez měřítka. Doplňují je důležité rozměry detailů a mimořádně podrobné informace o jejich zbarvení. Vznikaly očividně u skutečného letadla. Složka byla k dostání loni v létě za 15 Kčs, ve své vývěsce ji inzeruje královehradecý KPM.

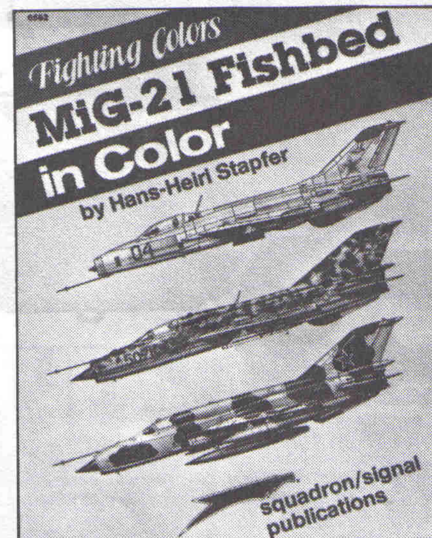


Sešit MiG-21MF J. Martínka a S. Rogla z Českých Budějovic jsem potkal na podzim 1990. Má 32 stránek, jejichž těžištěm jsou sedmipohledové (!) výkresy ve dvou sadách v měřítcích 1/72 a 1/48. Výkresy jsou snad až příliš jemné na možnosti užité reprodukční techniky, působí přesným, velmi pečlivým dojmem. Zahrnují i drobné odlišnosti starších sérií. Detaily (kokpit, šachty, vstup, výstup) ukazují pérovky se stručnějším komentářem o zbarvení. Dalších šest stránek je věnováno výkresům 1/48 podvěšené výzbroje, několika typů raket, pum a závěsníků a příznivce východní techniky vezmou za vyprahlé srdce. Ve snaze o přesnost jsou tu uvedeny i rozměry, kupodivu nikoli původní, ale přepočítané do měřítek. Konečně na volných listech je přes výkres 1/48 přetisk červených a modrých popisek.

Textová část uvádí podrobná technická data a poznámky k vývoji verze MF a k barevné úpravě našich strojů. Komentuje stavebnice KP a OEZ a uvádí, že oba výrobci přesně ztvárnili nepřesné podklady. Žel, po srovnání výkresů a fotografií především přední části trupu je nutné dát autorům za pravdu. Sešit se dá objednat u autorů, stojí kolem 25 Kčs.



Třetím rozsáhlým pramenem informací byl moravský bulletin Zlínek. MiGu-21MF převážně věnované číslo 1 obsahuje pětipohledový výkres v měřítku 1/72, čtyři třípohledové náčrtky kamufláží, několik vcelku dobře reprodukovaných fotografií a obrázky sedačky a přístrojové desky. V textu je komentář ke kamuflážím a zbarvení detailů. Příjemným dárkem je vzorek autentické tyrkysové interiérové barvy, který každému, kdo se ji pokoušel podle fotografií namíchat jen potvrdí, že to není nic lehkého. Zajímavé je líčení vojenského pilota od přípravy migu k letu až po vypnutí forsáže. Loňské Zlínky stály 10 Kčs, dnes jsou vyprodány.



Aero Manual MiG-21 pochází od J. Brože ze Žatce. Celkem čtyřicet stránek začíná historií vývoje typu, ukončenou přehledným seznamem verzí (je jich včetně prototypů vyjmenováno 41). Dále jsou zde výkresy všech základních sériových variant v měřítku okolo 1/70, které dobře dokumentují rozdíly, nejsou ale obrazově zcela věrné. Texty komentují drobnější rozdíly. Najdeme náčrtek interiéru MiG-21F, fotografie vnitřku PFM a podobnou pérovku kokpitu MF. Snímky různé kvality také zachycují detaily verze F a vnitřky podvozkových šachet F a PFM. Následuje přehled kombinací výzbroje — trochu jiný než u konkurence, přehled popisek na PFM a jejich umístění a několik kamufláží různých letectev včetně izraelského kořistního F a samozřejmě žateckých strojů. I tady je čtvereček s interiérovou barvou. Sešit se dá objednat, stál okolo 40 Kčs.

Do ostrého kontrastu se všemi samizdaty se patrně rozhodlo postavit nakladatelství s podivuhodným názvem 4+v. o. s. na jaře 1991. Jeho padesátistránkový sešit A4 ilustruje na křídovém papíře všechny verze MiGu-21. Uvnitř barevné obálky je podrobný popis historie letadla, charakteristiky variant a technický popis verze MF. Jemné výkresy 1/72 zobrazují základní verze a jejich rozdíly a výzbroj. Barevných fotografií je 16 stran a dokumentují detaily a celkové pohledy na stroje našeho letectva. Jediný zahraniční mig je PF z muzea v Drážďanech. Kamufláží tří československých letadel jsou v náčrtcích, je zde rentgenový průhled a schemata kokpitu. Černobílých fotografií je dvanáct stránek. Autoři netají směřování do světa, vedle češtiny je veškerý text prezentován slušnou angličtinou.

Jde — pokud je mi známo — o první pokus o publikaci technicky se blížící obdivovaným vzorům. Snad bych dal přednost trochu jinému členění bohaté fotodokumentace, množství malých fotografií se mi zdá až nepřehledné (zvláště když se opakují detaily z barevných), možná nebylo nutné popisovat zvlášť úplně každý snímek — ale to je věc vkusu. Pečlivost ve výpravě sešitu je zřetelná; dotazem jak vypadá v azbuce označení verze W bych chtěl autory jen poškádlit. Otázkou je přesnost výkresů; bez snahy o hodnocení konstatuji, že mají konturami blíže k těm ze Zlínku než budějovickým.

Díky čilým obchodníkům máme nakonec možnost cizokrajného srovnání. Sešit H.-H. Stapfera MiG-21 Fishbed in Colors vydalo roku 1989 nakladatelství Squadron/Signal. Má 32 stran, polovinu barevných, kterým dominují ilustrace D. Greera. Na obrázcích je dobře vidět, jak se nám důvěrně známé tvary pohledem přes moře trochu deformují; kamufláže však reprezentují opravdu členitou rodinu uživatelů letadla, jinde u nás nedoloženou, a tím obsah dostál slibu svého názvu. Text stručně shrnuje historii typu a zásady barevné úpravy letadel Varšavské smlouvy. Je vždycky zajímavé vidět známé věci prezentované z jiné strany. MiG-21 v barvě stojí okolo 155 Kčs.

MiG-21 se dostal mezi modelářsky nejlépe doložená letadla našeho letectva. Přístup autorů je odlišný, výsledek však svědčí o pečlivosti a pochopení potřeb kitaře. Je těžké, spíše nemožné doporučit jedinou z publikací; všechny citované prameny se více doplňují než překrývají. Chybovat se určitě nedá u žádné z nich.

A poštovní poukázka na Kčs .... h ....
slovy .... Kčs .... h
KOMERČNÍ BANKA 10. BANKY = 0100 PRAHA 10 Č. ÚČTU 16641-101/0100
Konstantní symbol 79
VYDAVATELSTVÍ HPM SPOLEČNOST S R.O. DRUŽSTEVNÍ OCHOZ Č.2 140 00 PRAHA 4-PANKRÁC
Odesílatel:
Okresní razítko | Podací číslo | Fortuna-4001-90

Opis podacího lístku
Kčs .... h ....
VYDAVATELSTVÍ HPM SPOLEČNOST S R.O. DRUŽSTEVNÍ OCHOZ Č.2 140 00 PRAHA 4-PANKRÁC
KOMERČNÍ BANKA PRAHA 10 Č.ÚČTU 16641-101/0100
Var. symbol HPM 1992 Konst. symbol 79
Odesílatel:
Ústřižek pro příjemce

A Opis podacího lístku
Kčs .... h ....
VYDAVATELSTVÍ HPM SPOLEČNOST S R.O. DRUŽSTEVNÍ OCHOZ Č.2 140 00 PRAHA 4
KOMERČNÍ BANKA P10 Č.ÚČTU 16641-101/0100
Var. symbol. HPM 1992 Konst. symbol 79
Odesílatel:
Kontrolní lístek

Opis podacího lístku
Kčs .... h ....
VYDAVATELSTVÍ HPM SPOLEČNOST S R.O. DRUŽSTEVNÍ OCHOZ Č.2 140 00 PRAHA 4
KOMERČNÍ BANKA P10 Č.ÚČTU 16641-101/0100
Zúčtovací data plátce: PŘEDPLATNÉ HPM
Odesílatel:
Podací lístek I. Pečlivě uschovejte

Opis podacího lístku
Kčs .... h ....
VYDAVATELSTVÍ HPM SPOLEČNOST S R.O. DRUŽSTEVNÍ OCHOZ Č.2 140 00 PRAHA 4
KOMERČNÍ BANKA P10 Č.ÚČTU 16641-101/0100
Zúčtovací data plátce: PŘEDPLATNÉ HPM
Odesílatel:
Opis podacího lístku – 0,50 Kčs

Soupis převodů položka čísla:

NEVYPLÁCEJTE V HOTOVOSTI!

ČESKÉ STÁTNÍ SPOŘITELNĚ

V ....

ÚČETNÍ DOKLAD

Má dáti	Dal

Uhraďte touto pošt. poukázkou Kčs ....

z mého (našeho) účtu čís. ....

Dne .... Podpis ....

Prováděcí razítko: Lřtv.: Kontr.:

Zpráva pro příjemce

PENĚŽNÍ LÍSTEK

	Počet	Hod-nota	Kčs	h
Papírové peníze		1000		
		500		
		100		
		50		
		20		
		10		
Mince		5		
		2		
		1		
		50 h		
		20 h		
		10 h		
		ostatní		
Úhrn		•		

Podací lístek

pečlivě uschovejte!

Při reklamaci jej předložte!

Žádat o pátrání po poukázce lze pouze do 1 roku po jejím podání k poštovní dopravě, jinak zanikne nárok na náhradu.

Poukázečné za poukázky vplacené v hotovosti a určené k připsání na adresátův účet u peněžního ústavu činí:

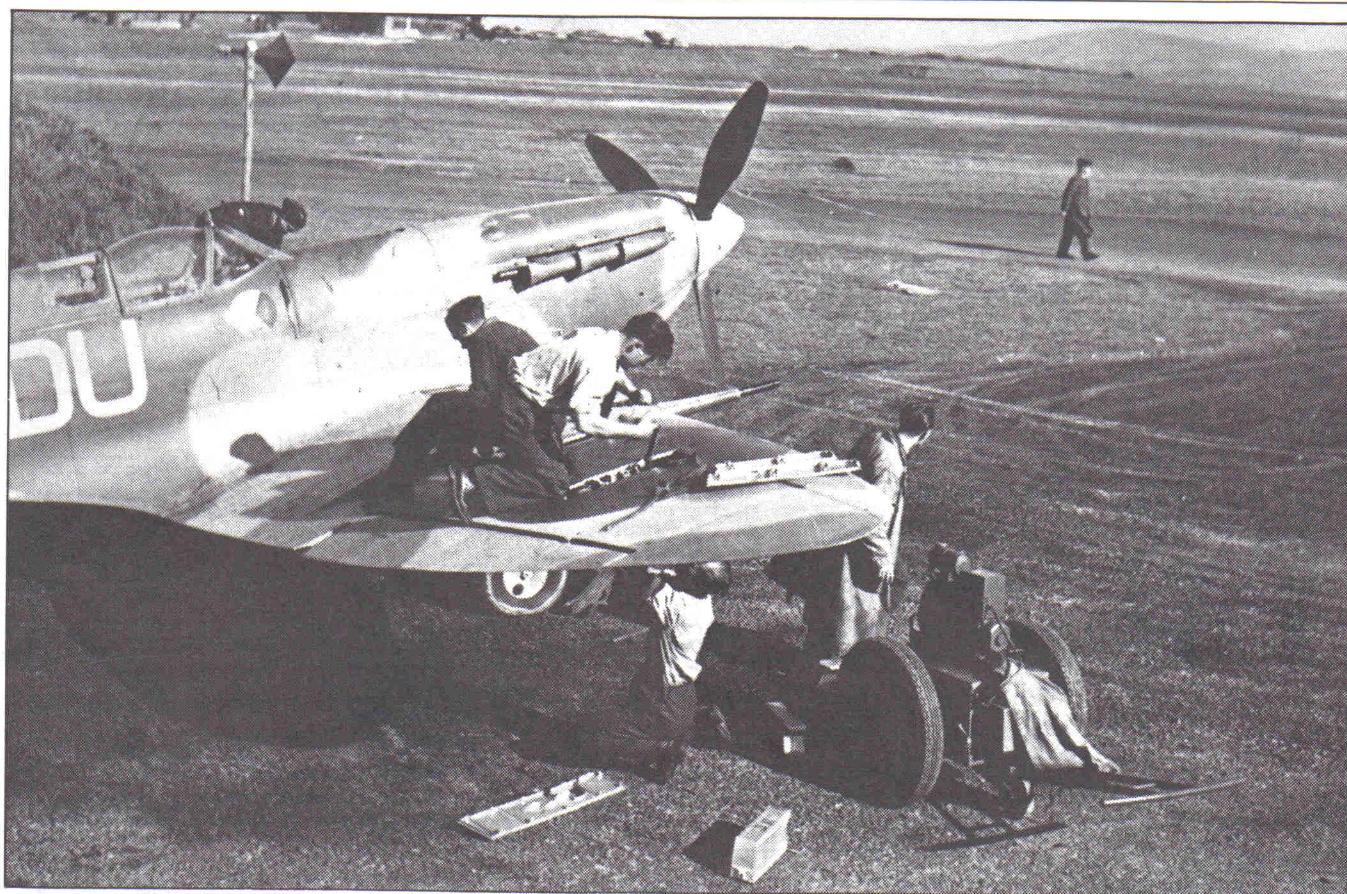
	Kčs
do 100 Kčs	1,–
přes 100 Kčs do 1 000 Kčs	2,–
přes 1 000 Kčs do 50 000 Kčs	3,–
přes 50 000 Kčs za každých dalších 50 000 Kčs nebo jejich část více o	3,–

Reklamace j. čís. ...... / .....

podpis pracovníka pošty

Podací lístek II.

Tento druhý podací lístek nelze použít pro reklamaci

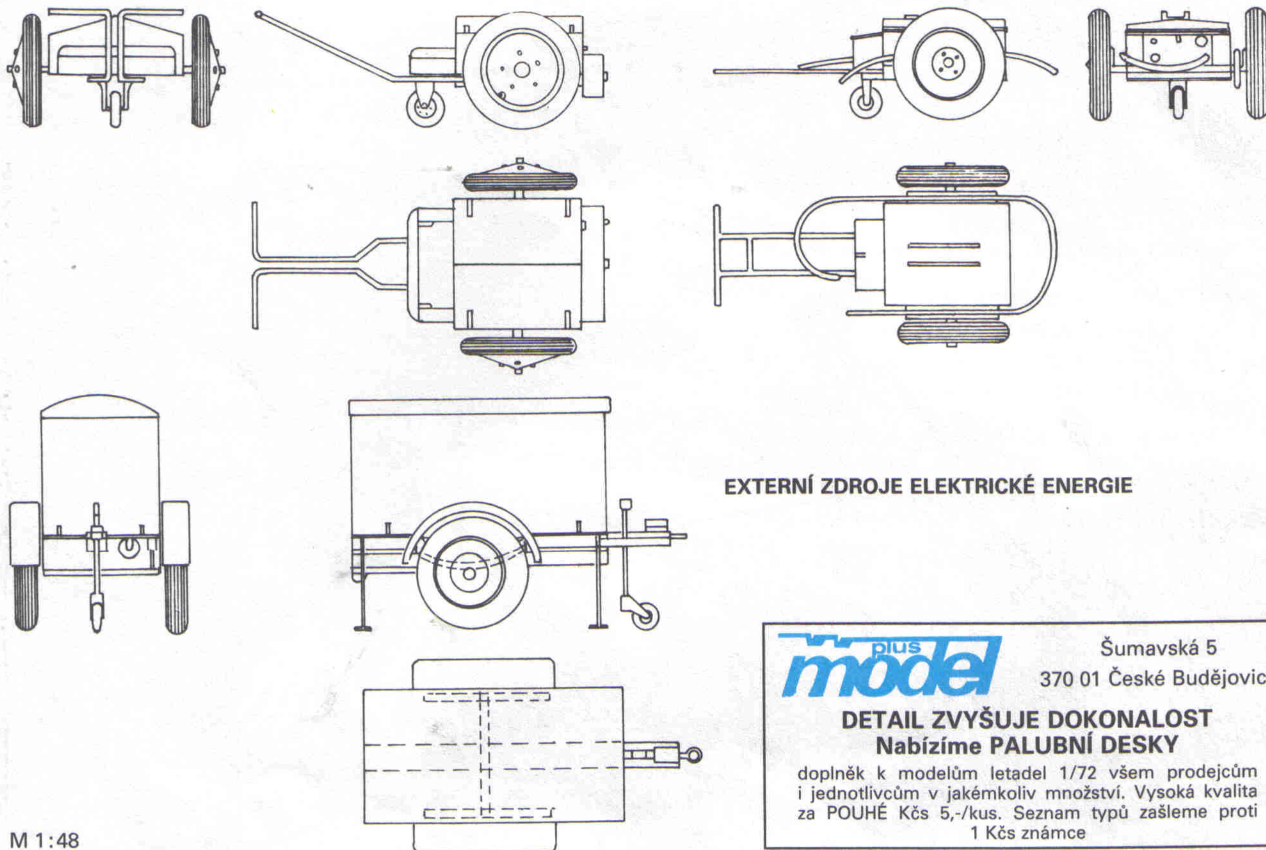


MODELÁŘSTVÍ
Doplňky k britským letadlům z období II. světové války

Text: V. Janovský
Výkresy: M. Salajka
Fotografie: sbírka Rajlich, Sehnal



Postavit si dokonalé letadlo uspokojí většinu modelářů. Ale na jak dlouho? Samostatné umístění ve vitrínce působí tak nějak hole a nepřirozeně. Proto si postupem času začne člověk modely různě upravovat otevíráním kabinek, krytů motorů a dalších částí. Po postavení do řady mezi ostatní kity se ale opět vynoří pocit, že tomu něco chybí. Opravdu, vždyť každý letoun stál někde na stojánce a většinou se na něm usilovně pracovalo. Mechanici opravovali poškození z boje, prováděli běžnou údržbu včetně dolévání provozních kapalin a zbrojíři doplňovali munici či montovali bomby. Pro usnadnění většiny z těchto operací se používaly různé plošiny, žebříky a další speciální zařízení včetně množství různých vozíků. Vyrobit si podložku ze dřeva, imitovat zde patřičný povrch (beton, tráva, písek), na který umístíme letadlo není příliš velký problém. Horší to už je s množstvím dalších věcí, které by měly model oživit. Zejména si musíme uvědomit, že každé letectvo používalo



EXTERNÍ ZDROJE ELEKTRICKÉ ENERGIE

vlastní typy všech pozemních zařízení dokonce včetně konví a kanystrů. Zde zobrazené doplňky představují typické, ale jistě ne vyčerpávající vzorky používané RAF v II. sv. válce.

U letadla se kola zakládala téměř výhradně dřevěnými špalky různých rozměrů (podle velikosti strojů) a ve všech možných barvách. Při zhoršeném počasí se letouny ukotvovaly pomocí betonových bloků, jejichž velikost byla omezena možností manipulace, proto se často používaly ve skupině po třech a více. Většinou zůstávaly v původní barvě šedobílého cementu, pouze vyjímečně se vyskytovaly v jiných barvách, zejména žluté.

Dřevěné žebříky, plošiny a různé podpěry zůstávaly nenatřené nebo obdržely nátěr modrošedou barvou odpovídající Medium Sea Grey. Nesmíte zapomenout na značné ošlapání a celkové opotřebování neustálým používáním. Na hasicí zařízení a výstražné tabule se nanášela jasně červená barva a bílá písmena. Armatury hasicích přístrojů byly měděné či bronzové a vozíky černé.

Často používaný kovový třítunový zvedák měl většinou nátěr šedou nebo žlutou barvou s pochromovaným pracovním válcem a matně stříbrným těsnícím kroužkem.

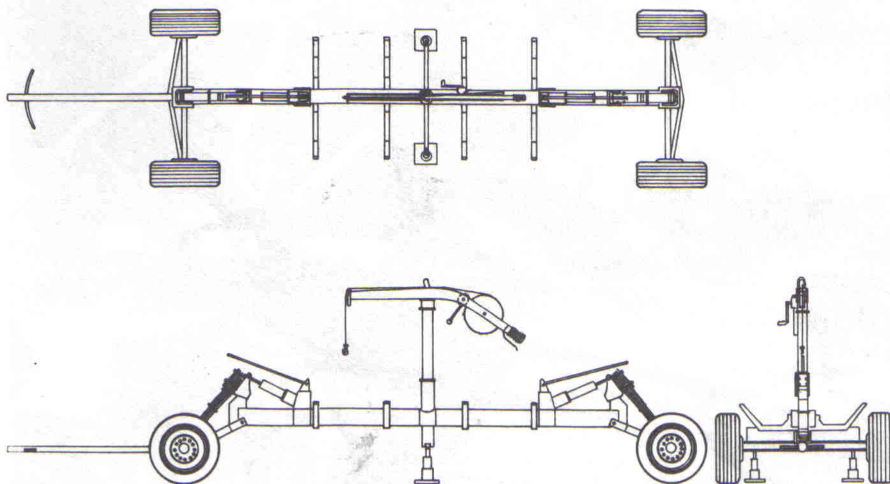
Různé nádoby dostávaly dosti často zbarvení dle svého určení. Kupříkladu pro dolévání chladicích systémů se používalo světlemodrých konví s tmavě modrým nápisem Glycol.

Nivelační lať sloužila většinou při fotografování k dokreslení rozměrů objektu, neboť jedno černé i bílé pole mělo přesně 1 foot (stopa 304,8 mm).

Značně rozšířené a v mnoha variantách používané externí zdroje energie se nacházely na letištích v různém barevném provedení i když převládala tmavě zelená a modrošedá. Během služby byly často pošramoceny, ale údržba se téměř neprováděla. Pro zvýšení viditelnosti se mnohdy natírala vrchní část vozíku kontrastní žlutou barvou. Při jejich umisťování si musíte zjistit způsob spouštění použitého motoru, neboť ne všechny měly elektrický startér.

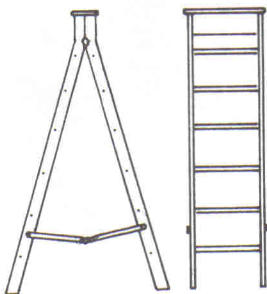
Jeden z vozíků na dopravu bomb k letadlům. Tento typ se používal na lehčí do hmotnosti 500 liber a jeho použití je patrné z přiložené fotografie.

Jako poslední se mohou mezi letištním zařízením objevit také pojízdné řídící věže, které existovaly v nejrůznějších rozměrových i tvarových variantách. Zde zobrazená je jedna z nejrozšířenějších. Zbarvení sestávalo z černých a bílých čtverců s pověšenou žlutou tabulí a černou číslicí označující startovací dráhu.

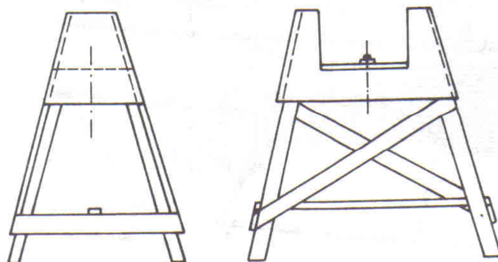


DOPRAVNÍK PUM M 1:48

ŽEBŘÍK



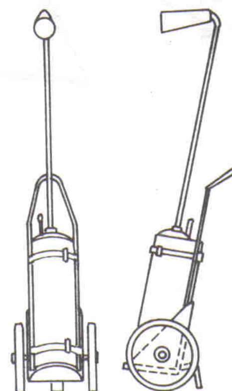
PODPĚRA ZADNÍ ČÁSTI TRUPU

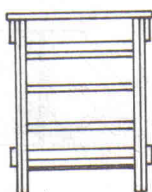


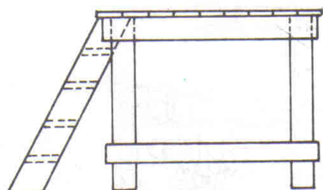


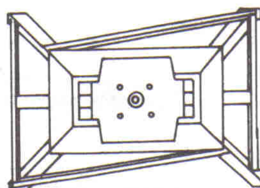
BETONOVÝ BLOK K UKOTVENÍ LETADLA NA STOJÁNCE

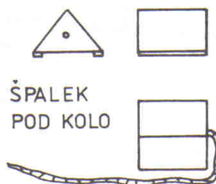
POJÍZDNÝ SNĚHOVÝ HASICÍ PŘÍSTROJ









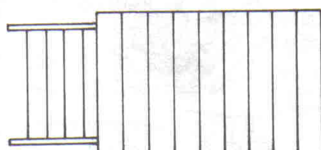


ŠPALEK POD KOLO

RUČNÍ HASICÍ PŘÍSTROJ



MONTÁŽNÍ PLOŠINA







VÝSTRAŽNÉ NÁPISY

NIVELAČNÍ LAŤ

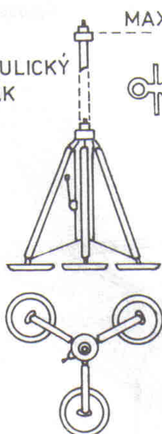




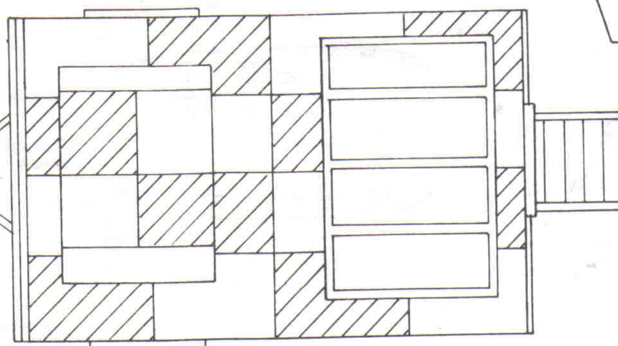


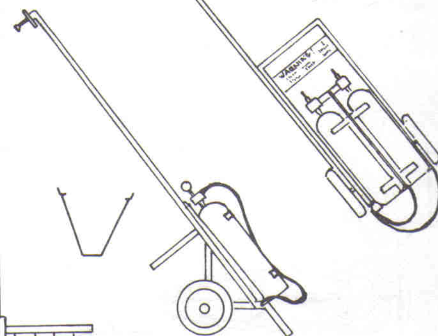
KONEV 1½ GAL.

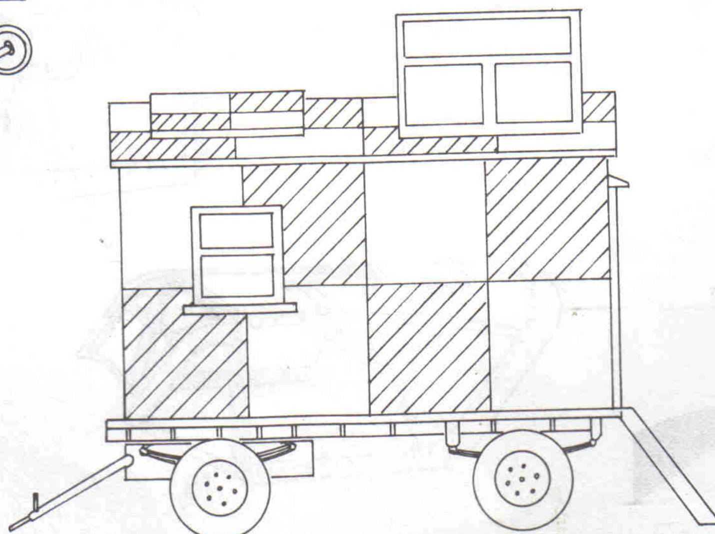
HYDRAULICKÝ ZVEDÁK

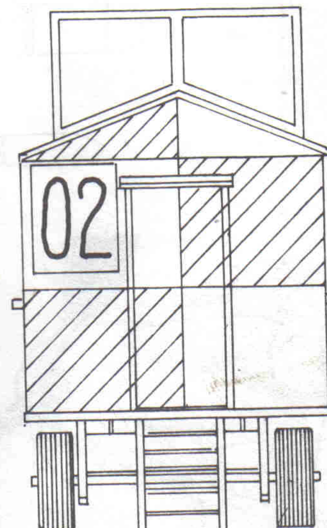


LAHVE SE STLAČENÝM VZDUCHEM

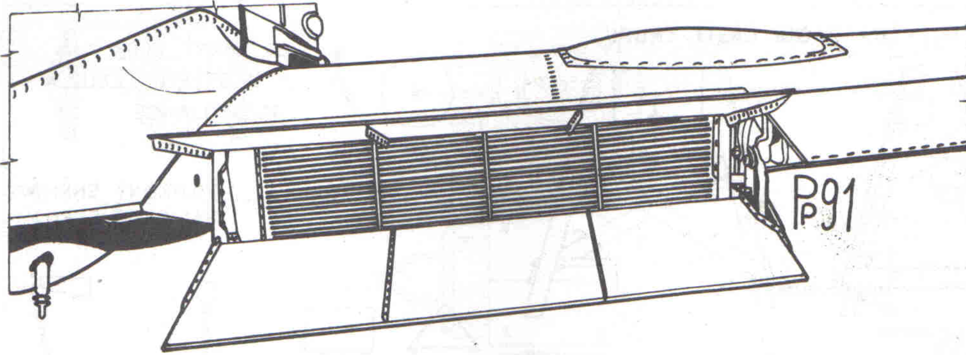


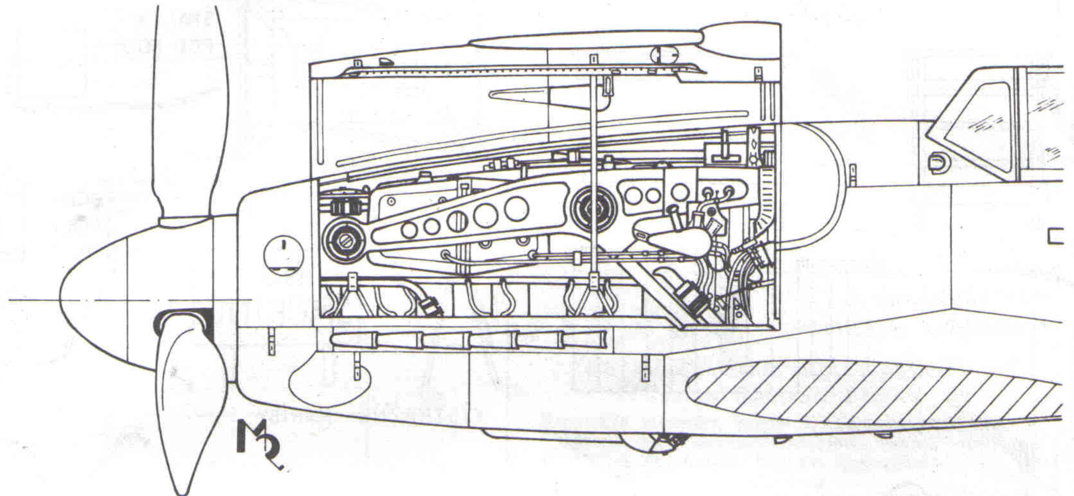




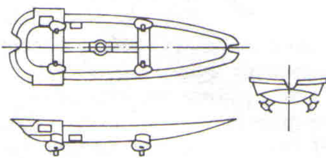


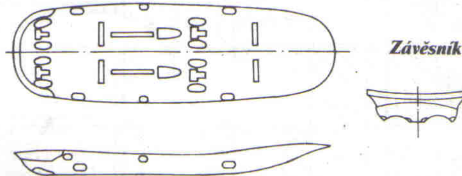
M 1:48





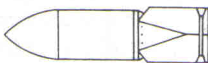
Detaily AVIA S-199

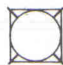




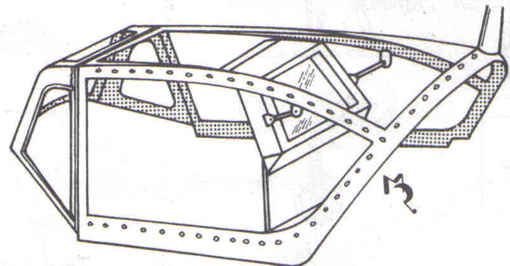
Závěsník ETC 4 × 50 pro 4 pumy TPL — 70

Závěsník ETC 500 pro pumu TPL — 250





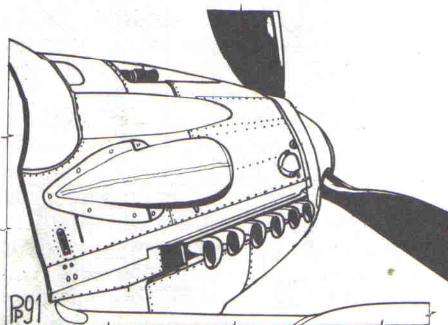
Puma TPL — 250

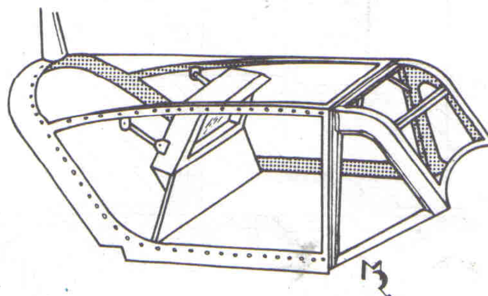


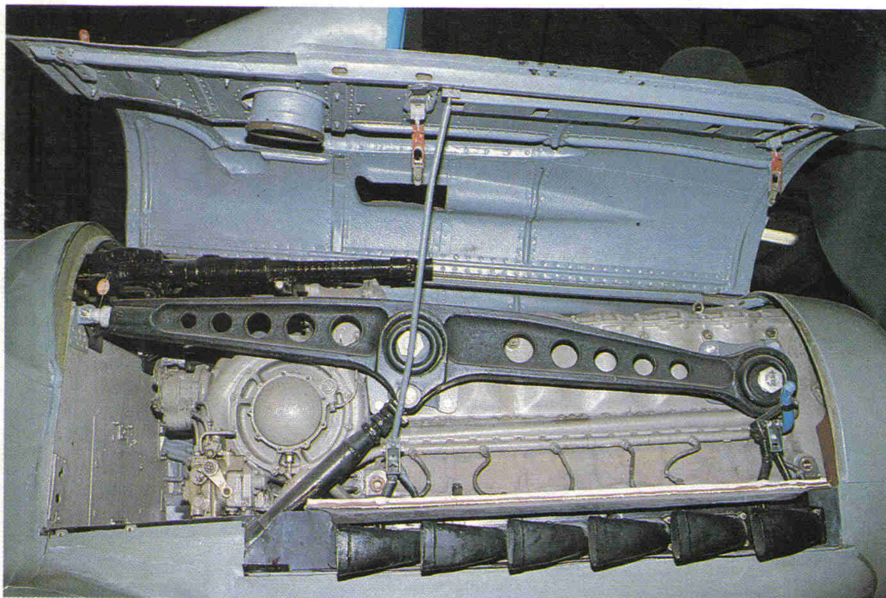




Puma TPL — 70

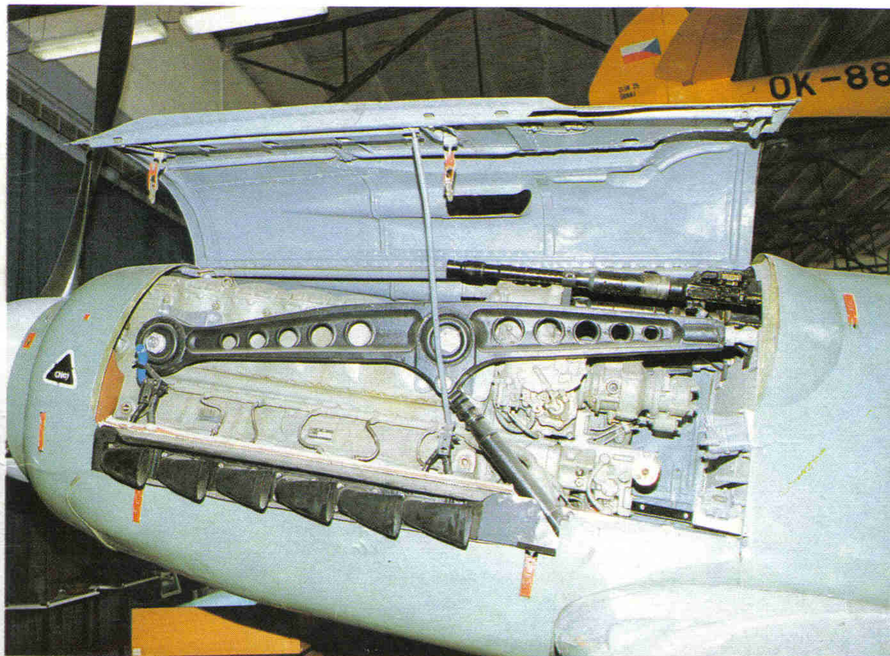


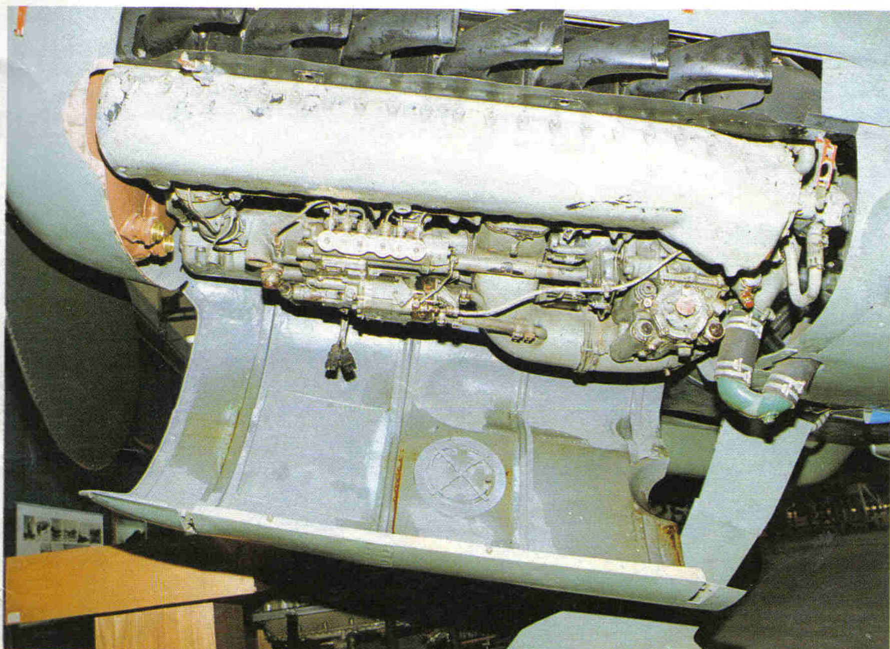


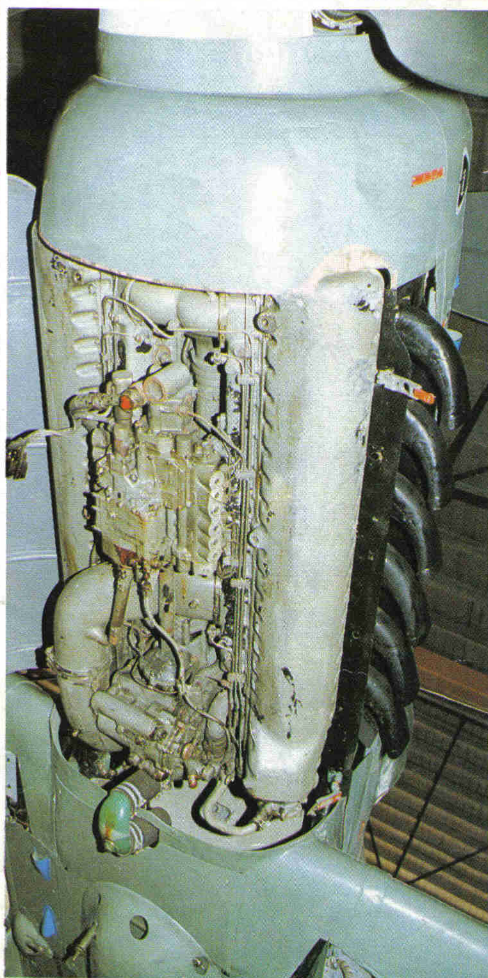


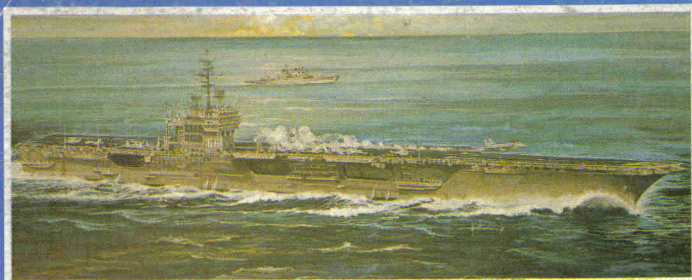
S laskavým svolením vedení Expozice letectva a boj. techniky Vojenského muzea ve Kbelích fotografoval V. Janovský.





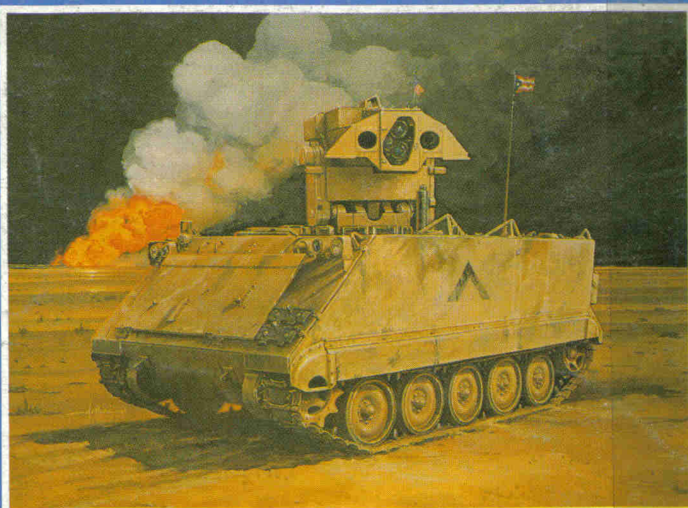






Lodě 1 : 720

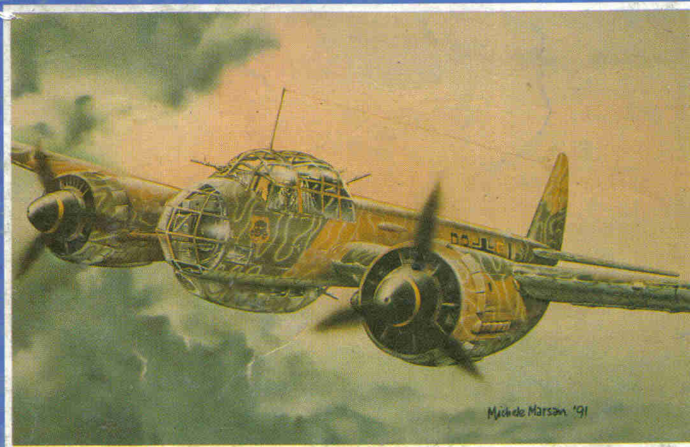
USS Saratoga	únor/březen
USS America	září/říjen



Bojová vozidla + figurky 1 : 35

LAV-25A TUA „Antitank"	červen/červenec
M-901 „Hammerhead"	září/říjen
M-47 Patton	únor/březen
Jagdpanzer IV/L70	září/říjen
MLRS Rocket Launcher	září/říjen
ZSU-23-4M Shilka	září/říjen
M-108 Self Propelled Gun	březen
Katjusha	březen
Platform Semi-Trailer	březen
Desert Rats (GB in North Africa)	červen/červenec
1st US Infantry (Big Red One)	červen/červenec
French Foreign Legion	září/říjen

ITALERI
1992



Letadla 1 : 72

SH-60B Seahawk	červen/červenec
Dassault Mirage 2000C	září/říjen
„Tiger" Eurocopter H. A. P.	duben/květen
Mil Mi-24 Hind D/E	duben/květen
C-130 E/H Hercules	únor/březen
F/A-18 C/D Wild Weasel	únor/březen
AH-6A Night Fox	červen/červenec
Junkers Ju 88 A-4	červen/červenec
Suchoj Su-24 Fencer „C"	září/říjen
Northop B-2 Stealth Bomber	březen/duben

Letadla 1 : 48

AH-64 Apache	únor/březen
AH-1W Super Cobra	červen/červenec
F-22 Lighting II	červen/červenec

Letadla 1 : 144

Tornado IDS	březen/duben
F-16A Nato Falcon	březen/duben
Su-27 Flanker	březen/duben
Mig-27 Flogger „D"	březen/duben

Automobily 1 : 24

Porsche 911 Turbo	duben/květen
Ferrari 275 GTB	únor/březen
Ferrari 512 GTB	září/říjen
Jaguar XJ 220	září/říjen

Trucky

Renault AE 500 „Magnum"	červen/červenec
Volvo F-16 Globetrotter	únor/březen
Jumbo Tank Trailer	září/říjen

Kovové automobily 1 : 24

Porsche 911 „Slant Nose"	leden/únor
Lamborghini Diablo	leden/únor
Ferrari 348 TB	leden/únor
Chevrolet Corvette ZR-1	duben/květen



Uvedené novinky v daném období i celý sortiment kitů Italeri, Dragon a barev Model Master nabízí výhradní zástupce pro ČSFR BÍLEK Export Import Co., která dodává toto zboží do široké sítě prodejců. Najdete nás na adrese:

Koněvova 223 ◆ 130 00 Praha 3 ◆ telefon 02—82 68 88 ◆ fax 02—82 67 78